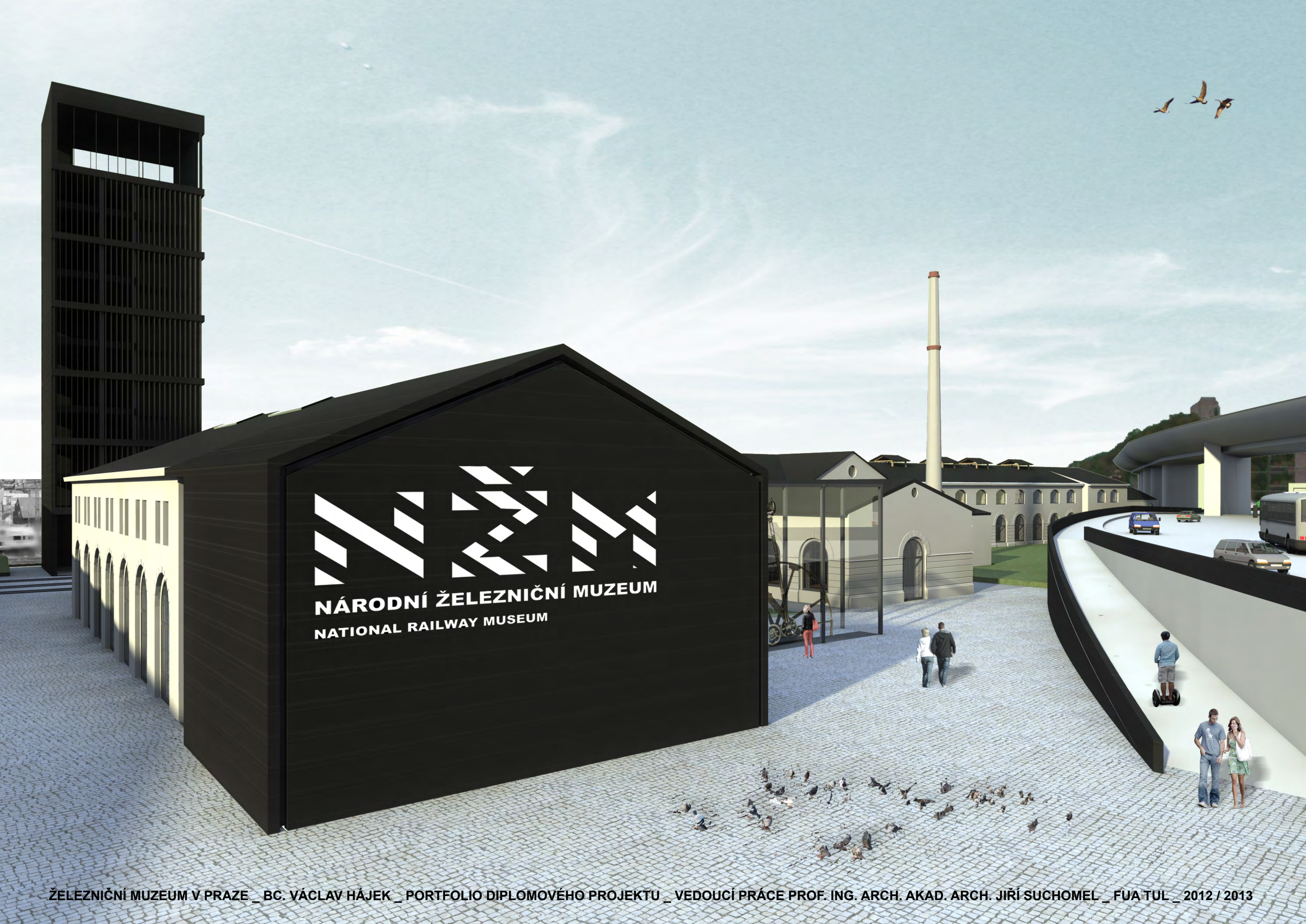




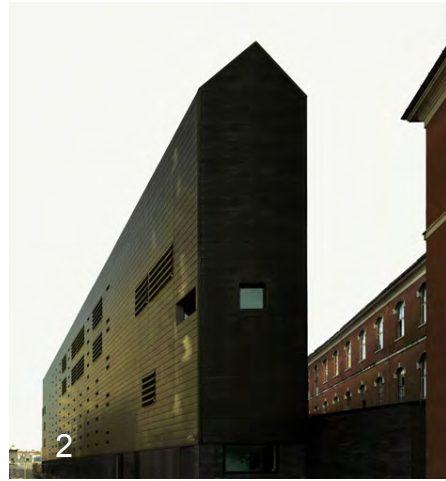
NÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ MUZEUM
NATIONAL RAILWAY MUSEUM

OBSAH	01
ÚVOD	02
KONVERZE	03
TECHNICKÁ ZPRÁVA	04 - 05
ANALÝZY ŠIRŠÍCH VZTAHŮ	06 - 07
SYNTÉZY ŠIRŠÍCH VZTAHŮ	08 - 10
NÁVRH ÚZEMÍ	11 - 16
NÁVRH OKOLNÍ ZÁSTAVBY	17 - 21
NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO MUZEA	22 - 27
PROVOZNÍ SCHEMA MUZEA	28 - 29
PŮDORYSY	30 - 32
ŘEZY	33 - 34
POHLEDY	35 - 37
VIZUALIZACE	38 - 48

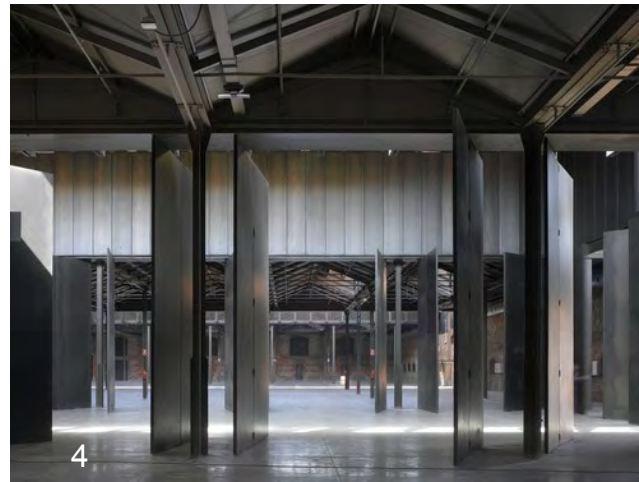


Cílem projektu je řešení stávajícího neuspokojivého stavu historicky chráněných objektů v areálu bývalého lokomotivového depa Masarykova nádraží pro funkci Železničního muzea Národního technického muzea v Praze. Dále řešení širších vazeb na struktury města a komunikačních tras v tomto území, které je dnes takřka neprostupné. V současné době jsou objekty značně schátralé a kromě chráněných objektů se v areálu depa a dílen nachází množství slepých kolejí, parkovacích stání a dočasných objektů. Závažným problémem lokality je jeho destrukce dopravními stavbami severo-jihní magistrály a vítkovské estakády. Projekt počítá se zachováním obou dopravních staveb z důvodu jejich nutnosti v dopravním skeletu města. Kladem lokality je její poloha v blízkosti historického centra Prahy a návaznost na historickou stopu královské cesty.



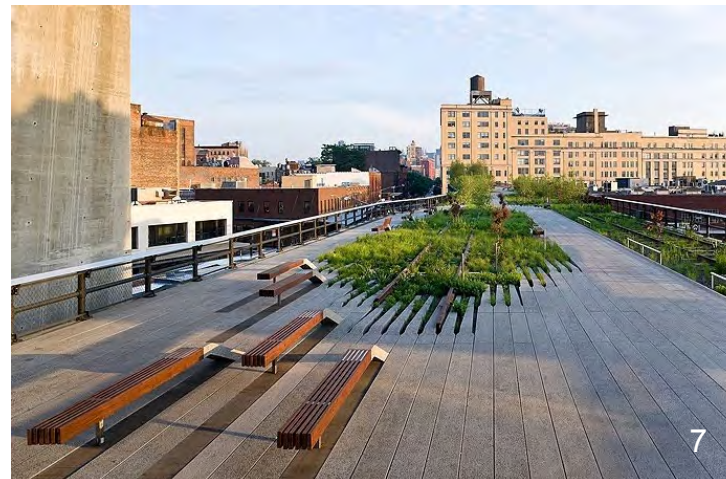


Příklady doplnění historických budov vertikálními objekty pro potřebu nového funkčního využití.



Příklady doplnění historických budov novými konstrukcemi.

- 1 Broadcasting place_ Feilden Clegg Bradley Studios_Leeds
- 2 LCV Law office court _CA Architects_Venezia
- 3 Signal Tower_Herzog De Meuron_Basel
- 4 Matadeo de legaspi_ Churtichaga & Quadra Salcedo Architects_Madrid
- 5 Malopolska Garden of Arts_Ingarden & Ewy Architects_Krakow
- 6 Public Library and Music School _Donaire Arquitectos_Spain
- 7 The Highline_ CFO & Diller Scofidio_New York
- 8 Munchkinland_ 7N Architects & Rankin Fraser Landscape Architect_Glassgow
- 9 Lettenviadukt_ Schweingruber Zulauf_Zurich



Příklady revitalizace území v blízkosti dopravních staveb.

Obecně

Cílem projektu je řešení stávajícího neuspokojivého stavu historicky chráněných objektů v areálu bývalého lokomotivového depa Masarykova nádraží pro funkci Železničního muzea Národního technického muzea v Praze. Dále řešení širších vazeb na struktury města a komunikačních tras v tomto území, které je dnes takřka neprostupné. V současné době jsou památkově chráněné objekty značně schátralé a kromě těch se v areálu nachází množství slepých kolejí, parkovacích stání a dočasných objektů. Závažným problémem lokality je jeho destrukce dopravními stavbami severo-jihní magistrály a vítkovské es-takády. Projekt počítá se zachováním obou dopravních staveb z důvodu jejich nutnosti v dopravním skeletu města. Kladem lokality je její poloha v blízkosti historického centra Prahy a návaznost na historickou stopu královské cesty.

Charakteristika území

Areál lokomotivového depa Masarykova nádraží se nachází v místě rozhraní tří urbánních prostorů. Jedná se o rostlou strukturu Nového města pražského, rovinnou ortogonální strukturu Karlína a strukturu Žižkova, která vychází z kopcovitého terénu. Samotné objekty depa jsou oproti Masarykovu nádraží v oblasti vně bývalých městských hradeb. Celé území Masarykova nádraží je jedinečné svojí blízkostí od centra. Je posledním zachovalým koncovým nádražím v Praze. Na druhou stranu se vznikem Masarykova nádraží došlo k určitému přerušení uliční struktury především ulice Opletalovi, která vede na půdorysu bývalých městských hradeb od Václavského náměstí a jejím prodloužením by se napojila na dnešní ulici Na Florenci. Další významnou třídou, která v současné době trpí především kvůli severojižní magistrále a křižovatce u Bulhara, je Hybernská ulice, která dále pokračuje směrem na Žižkov jako ulice Seifertova. V místě křižovatky U Bulhara je tato třída vysoce zatížena automobilovou dopravou a pro chodce je silně nepřitažlivá. Dominantou celého území je kopec Vítkov, který je však hlavně kvůli přítomnosti dopravních staveb a kolejíšť velice obtížně přístupný.

Vymezení území

Krom historicky chráněných objektů lokomotivového depa Masarykova nádraží jsem si z hlediska širších vazeb zvolil území ohraničené ze severu kolejíštěm Masarykova nádraží, které v projektu zachovávám, ale redukuji pouze na osm hlavních kolejnic. Jižní hranice řešeného území je vymezena částečně ulicí Hybernskou a částečně ulicí Husitskou. Ze západní strany je území vymezeno historickou budovou pošty a z východní strany ulicí Trocnovskou.

Urbanistické řešení

Přítomnost severo-jihní magistrály a vítkovské estakády rozděluje řešené území na 3 části. A) Prostor bývalého depa s památkově chráněnými objekty. B) Městský prostor zakončující osu Hybernské ulice. C) Prostor ležící pod vítkovskou estakádou.

Každý z těchto prostorů vyžaduje odlišný přístup. V prostoru budoucího Železničního muzea (A) jsou východiskem návrhu památkově chráněné objekty lokomotivového depa. V prostoru (B) je hlavním východiskem návrhu dotvoření městské struktury a napojení na novou cestu na Vítkov. V tomto prostoru navrhuji nový blok budov, jehož půdorysný tvar vychází z prodloužení uličních sítí ulic Hybernská a Opletalova a dále severo-jihní magistrály a kolejíště Masarykova nádraží. Nově navržený blok je otevřen směrem do Hybernské ulice a doplněn o vertikální budovu hostelu, která tvoří protiváhu Prašné bráně. V prostoru uvnitř bloku jsou zachovány původní kolejnice, které slouží jako lineární průvodce celým řešeným územím směrem k Vítkovu. Pro ostatní objekty v rámci tohoto bloku je předpokládána převažující administrativní funkce s komerčními prostory v parteru a pod celým prostorem vnitrobloku je předpokládáno podzemní parkoviště s dostatečnou kapacitou pro objekty včetně návštěvníků Železničního muzea. V místě (C) je předpokladem vytvoření kvalitního veřejného prostoru s množstvím zeleně a městského mobiliáře akcentujícího původní kolejnice, remízy, přesuvny a točny. Všechny tři prostory spojuje zachovaná železnice, která vytváří lineární pátevní komunikaci skrze areál.

Architektonické řešení Železničního muzea

Principem řešení Železničního muzea je částečná demolice nevhodných přístaveb z období posledních let a doplnění stávajících, památkově chráněných, objektů depa novými objekty nutnými pro provoz muzea.

- 1) Demolice administrativního objektu v blízkosti křižovatky U Bulhara, která nepodléhá památkové ochraně z důvodu uvolnění prostoru.
- 2) Odstranění střešní konstrukce v části objektu vozového depa, z důvodu nižší výšky hřebene a nižšího sklonu než okolní střešní konstrukce.
- 3) Doplnění administrativního objektu novým objektem zázemí, který respektuje rozměry a tvar administrativní budovy, ale s novou konstrukcí a fasádou. V tomto objektu budou situovány funkce nutné pro provoz této části muzea.
- 4) Vybudování nového objektu pro expozici kolejových vozidel, který vychází z tvaru a rozměru vozového depa a vytváří těsně vedle něj jeho kopii s novou konstrukcí a fasádou.
- 5) Vybudování vertikální budovy hostelu, která vytvoří dominantu areálu Železničního muzea a nahradí zbořenou budovu v blízkosti křižovatky u Bulhara pro potřebu ubytování.

Dispoziční řešení

Dispozičně jsou objekty řešeny dle požadavků Národního technického muzea na expozici pro potřeby Železničního muzea.

Časové rozdělení a pracovní názvy jednotlivých částí expozice “Dvě století železnic”:

- “Velké dobrodružství” (do roku 1855)
- “Železniční horečka” (2. pol. 50. let - 1. pol. 70. let 19. století)
- “Zlatý věk” (2. pol. 70. let 19. století - počátek I. světové války 1914 (1918))
- “Československé státní dráhy” (1918 - 1939)
- “Ostře sledované vlaky” (1939 - 1945)
- “Konec starých časů” (1945 - 60. léta 20. stol.)
- “Novou silou” (konec 50. let - 90. léta 20. stol.)
- “Železniční strojrna” (výběr strojů a artefaktů cca. od 60. let 19. stol do 40. let 20. stol.)
- “Hala strojů” (výběr parních a dieselových strojů předváděných v chodu)

Další prostory:

Prodejna vstupenek s infocentrem, prodejna upomínkových předmětů, modelů, odborné literatury, šatna, sociální zařízení, restaurace, kavárna, multifunkční přednáškový, projekční a výstavní sál s kapacitou 250 - 300 osob, zázemí pro zaměstnance, administrativní část s knihovnou, dětský svět.

Jelikož je pro území velice důležitá prostupnost areálu, je expozice muzea řešena v několika poschodích. V objektu bývalých dílen je situována vstupní hala. Vstup do haly je možný jak ze severu z nového předprostoru v blízkosti kolejíště Masarykova nádraží, tak z jihu od Husitské ulice. Ve vstupní hale se nachází prodejna vstupenek s infocentrem, restaurace s kavárnou a sociální prostory. V těsné návaznosti se nachází šatna, obchod a dětský svět. Dětský svět je situován v přízemí administrativního objektu. V prvním poschodí tohoto objektu je situována administrativní část s knihovnou. Ve dvoře, směrem na jih k Husitské ulici, se nachází venkovní terasa a vlak pro děti, který může zajíždět do interiéru dětského světa. Dvůr je vizuelně odcloněn od rušné ulice prosklenou výlohou, ve které jsou umístěny objekty s železniční tematikou.

Samotná expozice se nachází částečně v objektu vozového depa, částečně v objektu dílen a částečně v novém objektu expozice kolejových vozidel. Spojení objektu vozového depa a dílen je, podobně jako u nádraží, umožněn pomocí dvou podzemních tunelů. V místech, kde tunely podcházejí exponáty lokomotiv, je umožněn pohled na jejich podvozky. Expozice v objektu vozového depa je z velké části ve dvou poschodích. V přízemí se nacházejí exponáty lokomotiv a v patře jsou umístěny ostatní exponáty, simulátory atd. Nový objekt pro expozici kolejových vozidel je nevytápěná a slouží jako přístřešek pro kolejová vozidla, která je možno v zimních měsících pozorovat ze dvou vytápěných nadhledových mostů, jež volně navazují na expozici v patře vozového depa. Expozice parních strojů, vodárny a kotelny se nachází v objektu dílen, která je přístupná druhým tunelem z budovy depa. Výstava končí zpět v prostoru vstupní haly. V prostoru nad expozicí parních strojů se nachází multifunkční sál pro 300 osob, který má své vlastní zázemí a vstup a může tak fungovat nezávisle na muzeu.

V objektu hostelu o půdorysném rozměru 14x14 (shodný s půdorysným rozměrem Prašné brány) se nachází 40 dvoulůžkových pokojů s vlastní koupelnou, minirestaurací a vstupní lobby s recepcí. Celková výška hostelu vychází z výšky ochozu Prašné brány.

Konstrukční řešení

Všechny přistavené konstrukce v areálu muzea jsou koncipovány jako ocelové skelety.

Objekt zázemí administrativní části je koncipován jako rámová konstrukce ve tvaru objektu se sedlovou střechou. Celý objekt je opláštěn tmavým titan-zinkovým plechem, který se odkazuje na pláště starých lokomotiv.

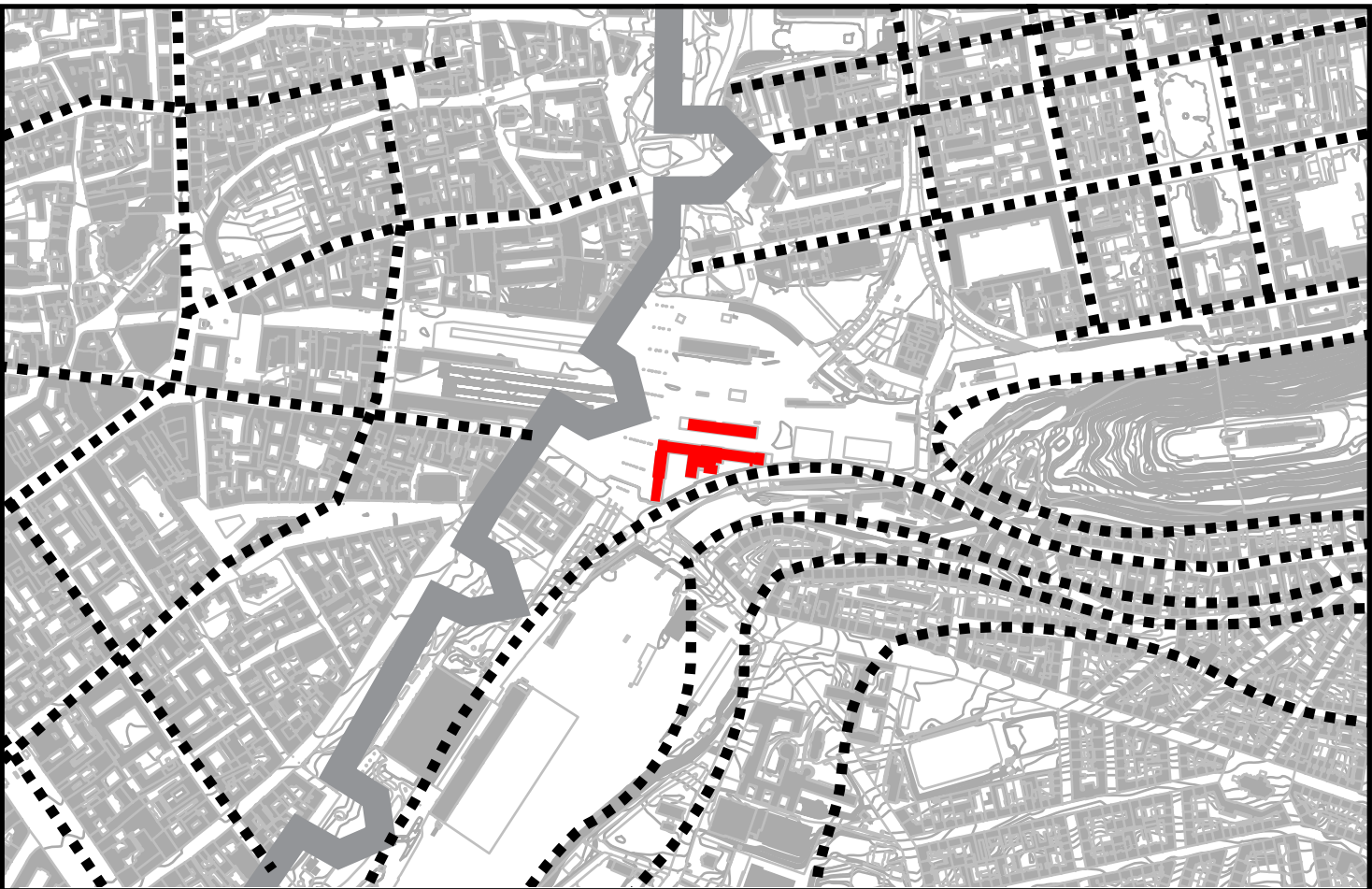
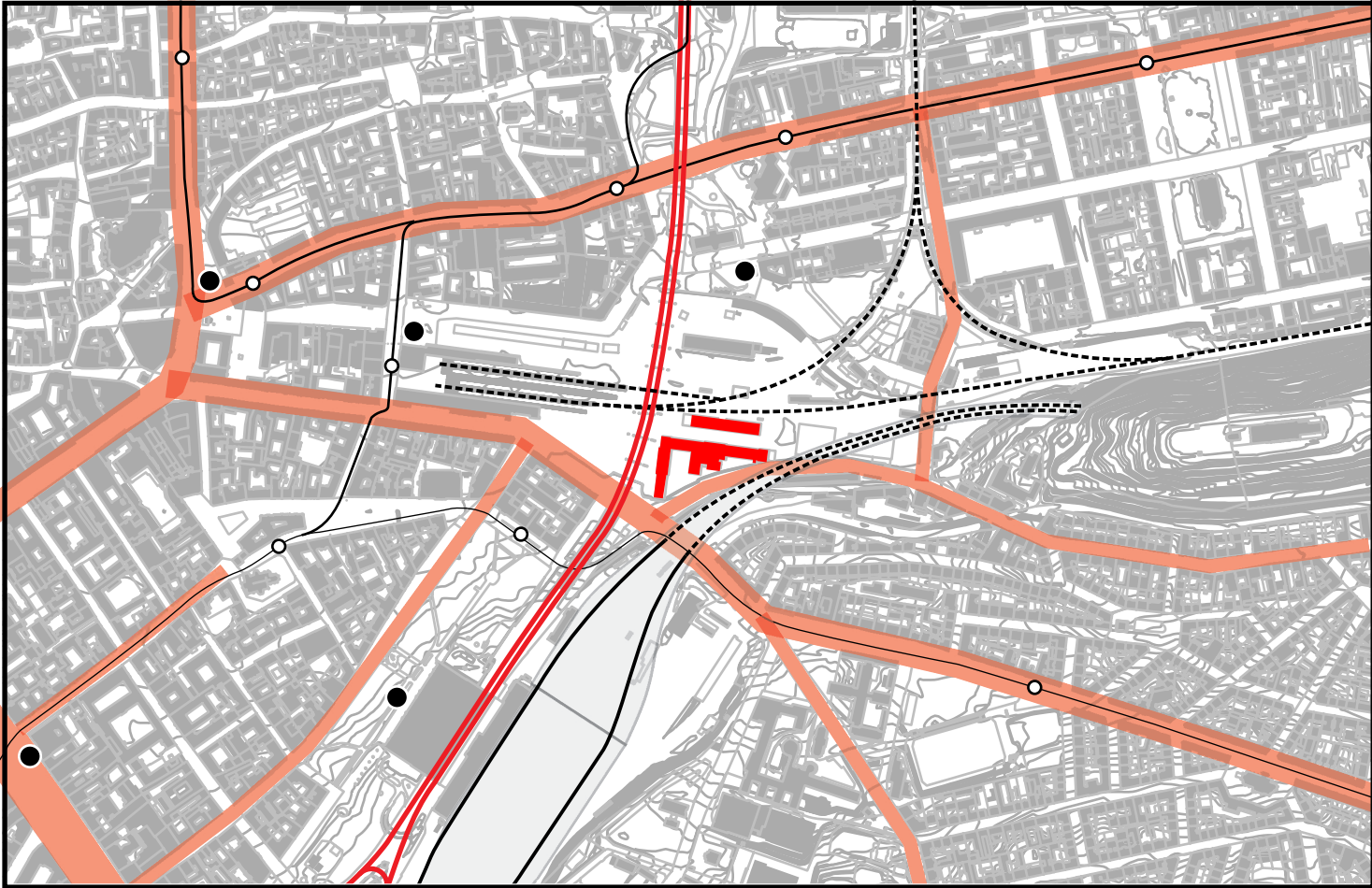
Nový objekt expozice kolejových vozidel je také konstrukčně řešen jako ocelový rámový skelet tvaru objektu se sedlovou střechou. Střešní plášť je na sever prosklený a doplněný o žaluzie umožňující regulaci světla. Na jih je střecha opláštěna tmavým trapézovým plechem. Mezi jednotlivými rámy ve fasádě jsou také vodorovné žaluzie, které umožňují regulaci světla a průhledů. Zároveň je možné tyto žaluzie vyrolovat zcela otevřít halu do prostoru průchodu mezi objekty. Tyto žaluzie se uplatňují i v čelních fasádách a fungují zároveň jako vrata pro vjezd lokomotiv.

Objekt vertikálního hostelu je také řešen jako rámový ocelový skelet se čtyřmi nosnými sloupy v rozích. Konstrukční výška poschodí je 3,5 m. V parteru a posledním patře je konstrukční výška zdvojená. V objektu se nachází železo-betonové ztužující jádro se schodištěm a výtahem. Fasádu tvoří směrem na jih a východ skleněná fasáda s horizontálními stínícími lamelami, které procházejí vždy přes dvě poschodí. Severní a západní fasáda je pevně opláštěna tmavým titan-zinkovým plechem.

URBÁNNÍ CHARAKTERISTIKA OKOLÍ

Areál lokomotivového depa Masarykova nádraží se nachází v místě rozhraní tří urbánních prostorů. Jedná se o rostlou strukturu Nového města pražského, rovinnou ortogonální stukturu Karlína a stukturu Žižkova, která vychází z kopcovitého terénu. Samotné objekty depa jsou oproti Masarykovu nádraží v oblasti vně bývalých městských hradeb. Celé území Masarykova nádraží je jedinečné svou blízkostí od centra. Je posledním zachovalým koncovým nádražím v Praze. Na druhou stranu se vznikem Masarykova nádraží došlo k určitému přerušení uliční struktury, především ulice Opletalovi, která vede na půdorysu bývalých městských hradeb od Václavského náměstí a jejím prodloužením by se napojila na dnešní ulici Na Florenci. Další významnou třídou, která v současné době trpí především kvůli severo-jihní magistrále a křižovatce U Bulhara, je Hybernská ulice, která dále pokračuje směrem na Žižkov jako ulice Seifertova. V místě křižovatky U Bulhara je tato třída vysoce zatížena automobilovou dopravou a pro chodce je silně nepřítelivá. Dominantou celého území je kopec Vítkov, který je však, hlavně kvůli přítomnosti dopravních staveb a kolejí, velice obtížně přístupný.

- CHARAKTERY ZÁSTVBY
- BÝVALÉ MĚSTSKÉ HRADBY
- OBJEKTY DEPA MASARYKOVA NÁDRAŽÍ



DOPRAVA

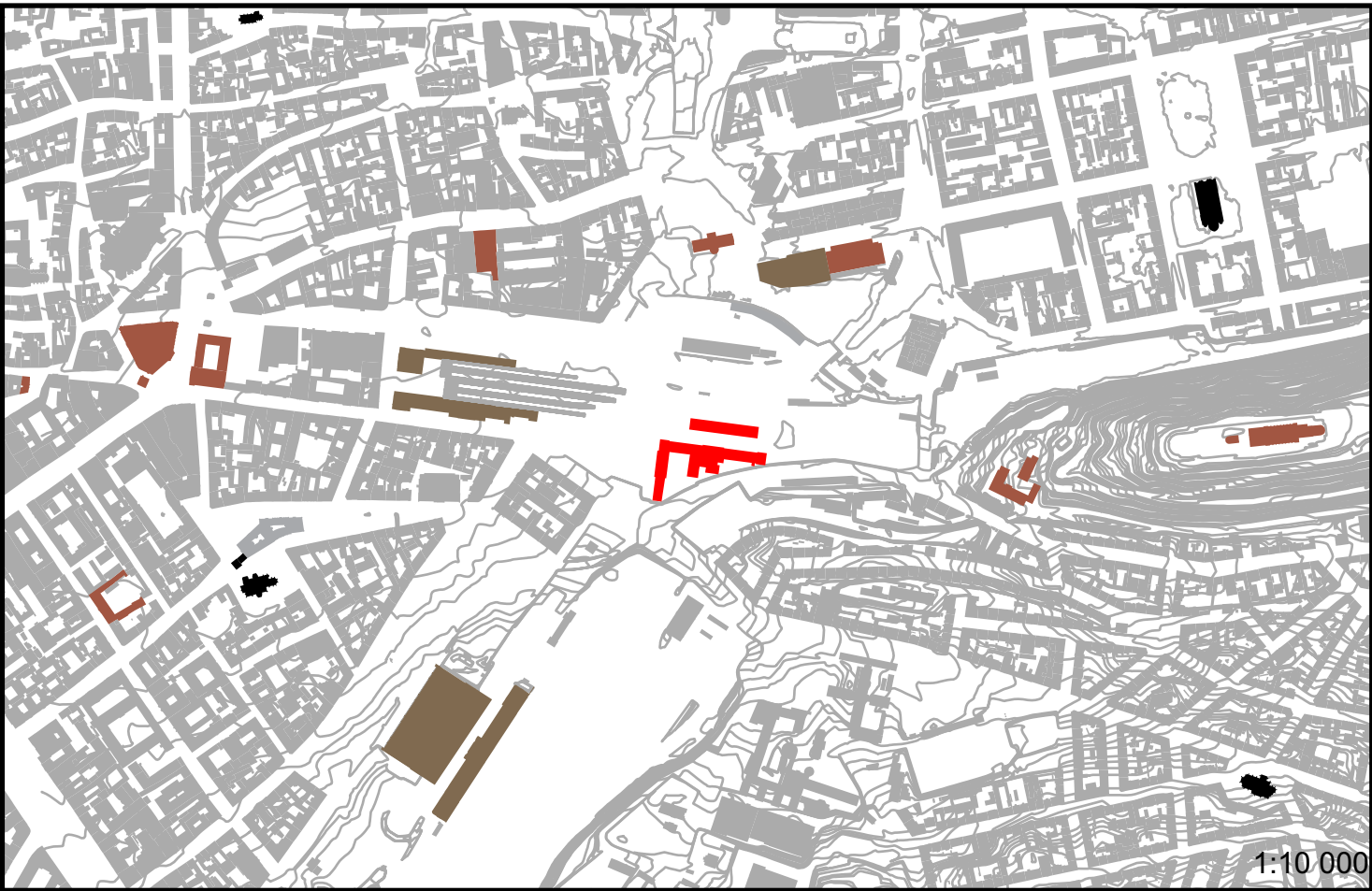
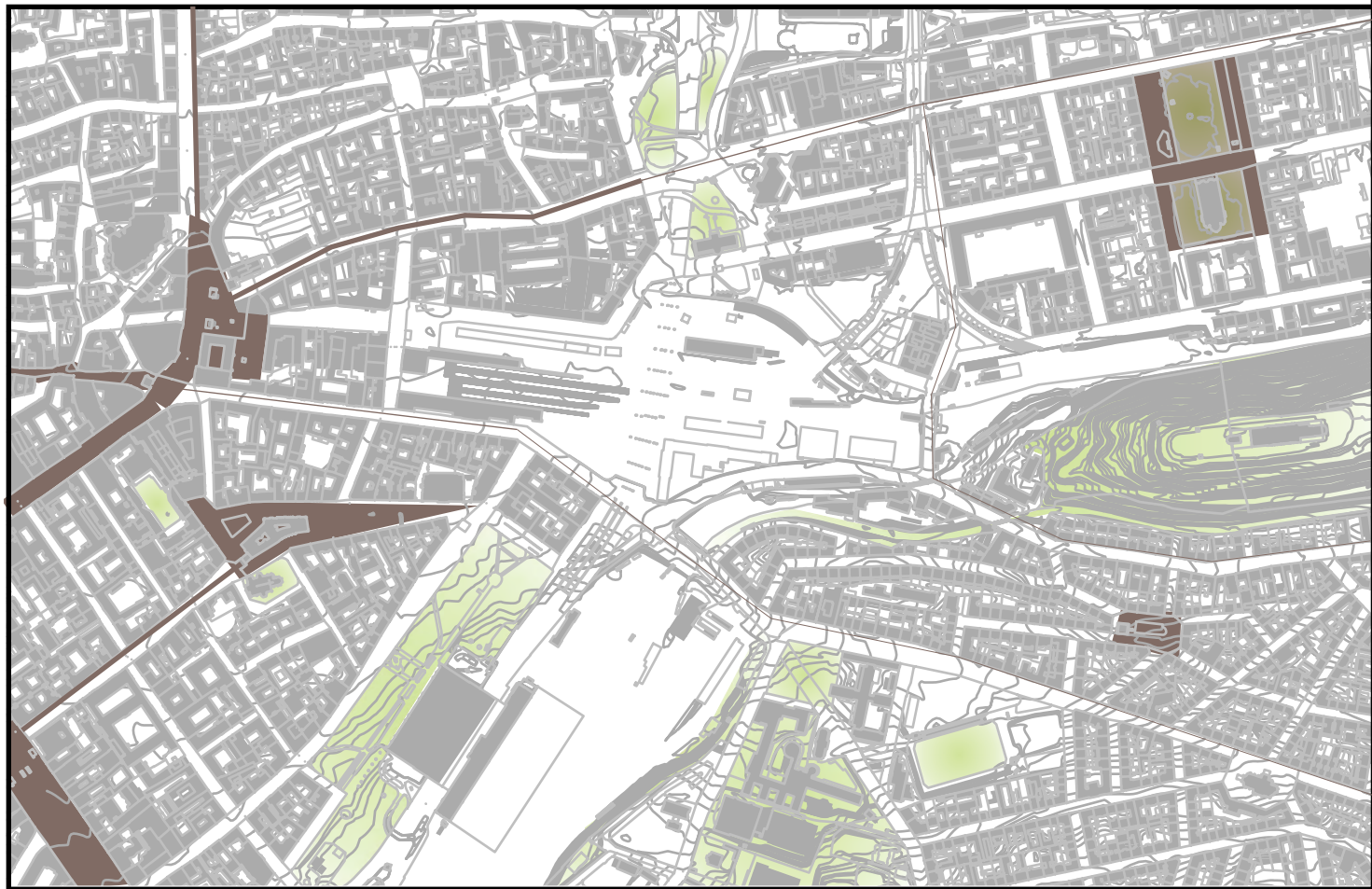
Doprava v okolí depa Masarykova nádraží se dělí na několik typů. Je zde celkem hustý automobilový provoz na pozemních komunikacích Husitské a částečně i Hybernské. Pro překonání těchto překážek je zapotřebí množství semaforů, přechodů atd. Především křižovatka U Bulhara je pro chodce velice obtížně překonatelná. Dominantními stavbami jsou severo-jihní magistrála a vítkovská estakáda. Měřítko těchto staveb je ve srovnání s objekty depa obrovské. Tyto dopravní stavby velice snižují atraktivitu místa. Jedinou jejich výhodou je, že jsou vyzdviženy na sloupech, a proto je lze celkem jednoduše podejít. Třetím typem dopravy v okolí je pozemní kolejiště Masarykova nádraží, které v současné době zaujímá celkem rozsáhlé území a je zde množství nepoužívaných kolejí. Areál depa se nachází mezi zastávkou metra Florenc a Hlavním nádražím. Stanice tramvaje Hlavní nádraží se nachází asi 3 minuty chůze.

- VSTUPY DO METRA
- TRAMVAJ
- ŽELEZNICE
- SEVEROJÍŽNÍ MAGISTRÁLA
- MĚSTSKÉ TŘÍDY
- OBJEKTY DEPA MASARYKOVA NÁDRAŽÍ

VÝZNAMNÉ INSTITUCE

V blízkosti areálu depa Masarykova nádraží se nachází řada potenciálních cílů turistů i místních obyvatel. Kromě Masarykova nádraží je nedaleko i Hlavní nádraží a autobusový terminál Florenc. Především směrem do centra se nachází mnoho kulturních institucí, jako jsou divadla, výstavní prostory a historické památky. Na druhé straně se nachází Armádní muzeum a památník na Vítkově, ze kterého se nabízí výhled takřka na celou Prahu.

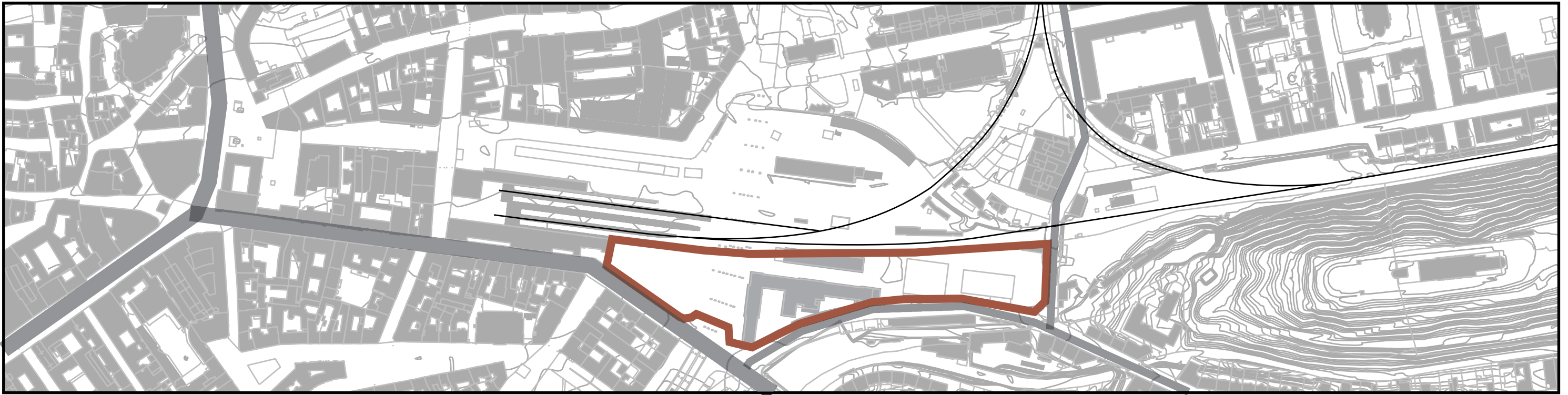
- SAKRÁLNÍ STAVBY
- DOPRAVNÍ STAVBY
- KULTURNÍ TURISTICKÉ DESTINACE
- OBJEKTY DEPA MASARYKOVA NÁDRAŽÍ



POHYB VE VEŘEJNÉM PROSTORU

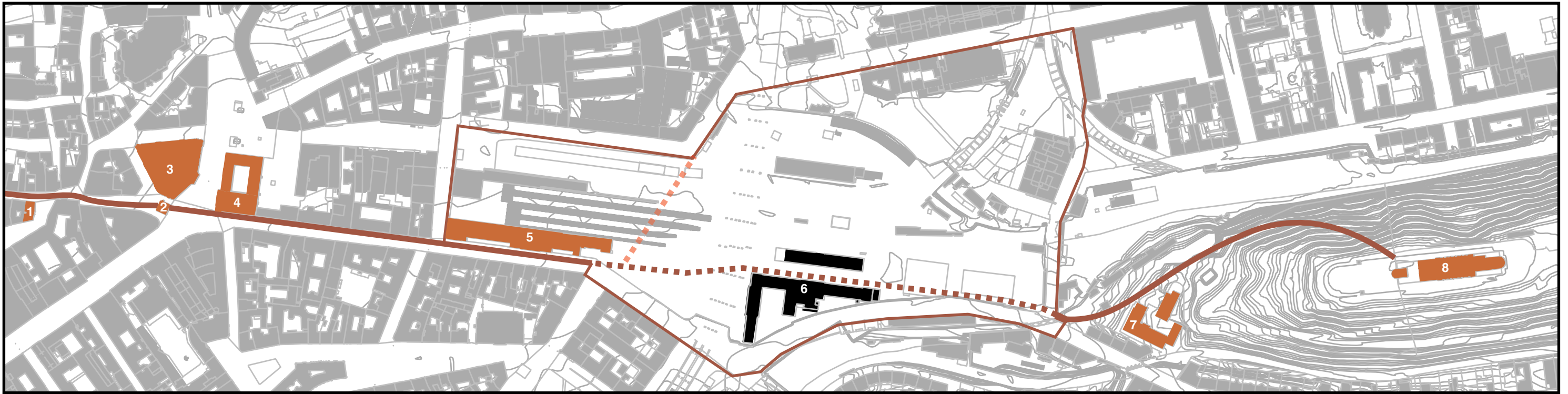
Hlavní historickou a turisticky vysoce navštěvovanou trasou je královská cesta vedoucí od Pražské brány až na Pražský hrad. Neméně navštěvovanou trasou je především nákupní a komerční trasa vedoucí od Národní třídy přes Můstek, ulic na Příkopech až na Náměstí republiky. Atraktivita ostatních tříd je z důvodu velikých vzdáleností a hustotě dopravy výrazně omezena.

- PARKY, LESY, TRÁVNÍKY
- TRASY INTENZIVNÍHO POHYBU CHODCŮ
- TRASY STŘEDNÍHO POHYBU CHODCŮ
- TRASY MALÉHO POHYBU CHODCŮ



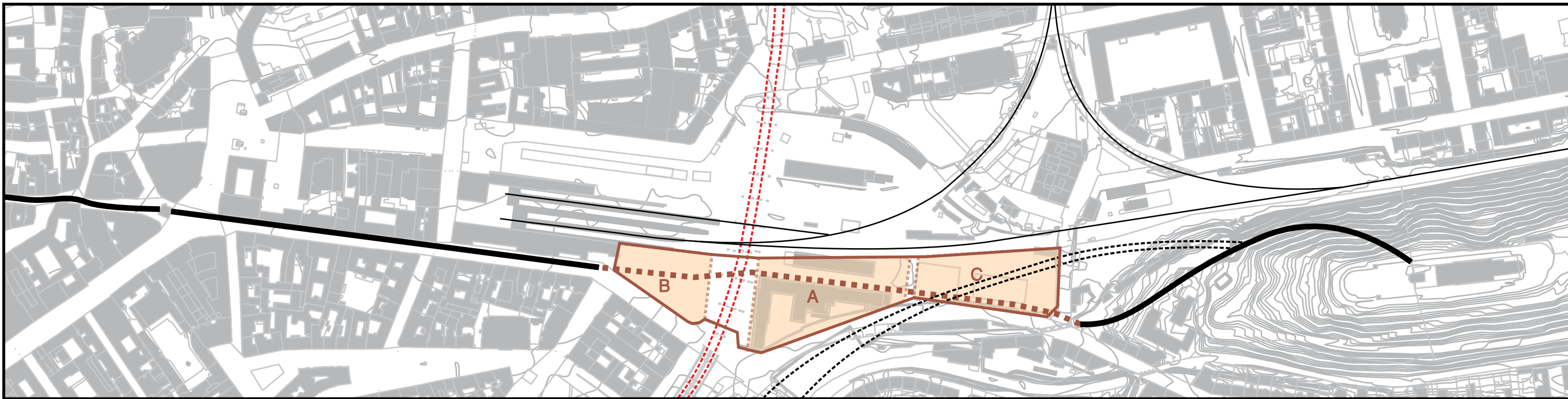
Kromě historicky chráněných objektů lokomotivového depa Masarykova nádraží jsem si z hlediska širších vazeb zvolil území ohraničené ze severu kolejíštěm Masarykova nádraží, které v projektu zachovávám, ale redukuji pouze na osm hlavních kolejnic. Jižní hranice řešeného území je vymezena částečně ulicí Hybernskou a částečně ulicí Husitskou. Ze západní strany je území vymezeno historickou budovou pošty a z východní strany ulicí Trocnovskou.



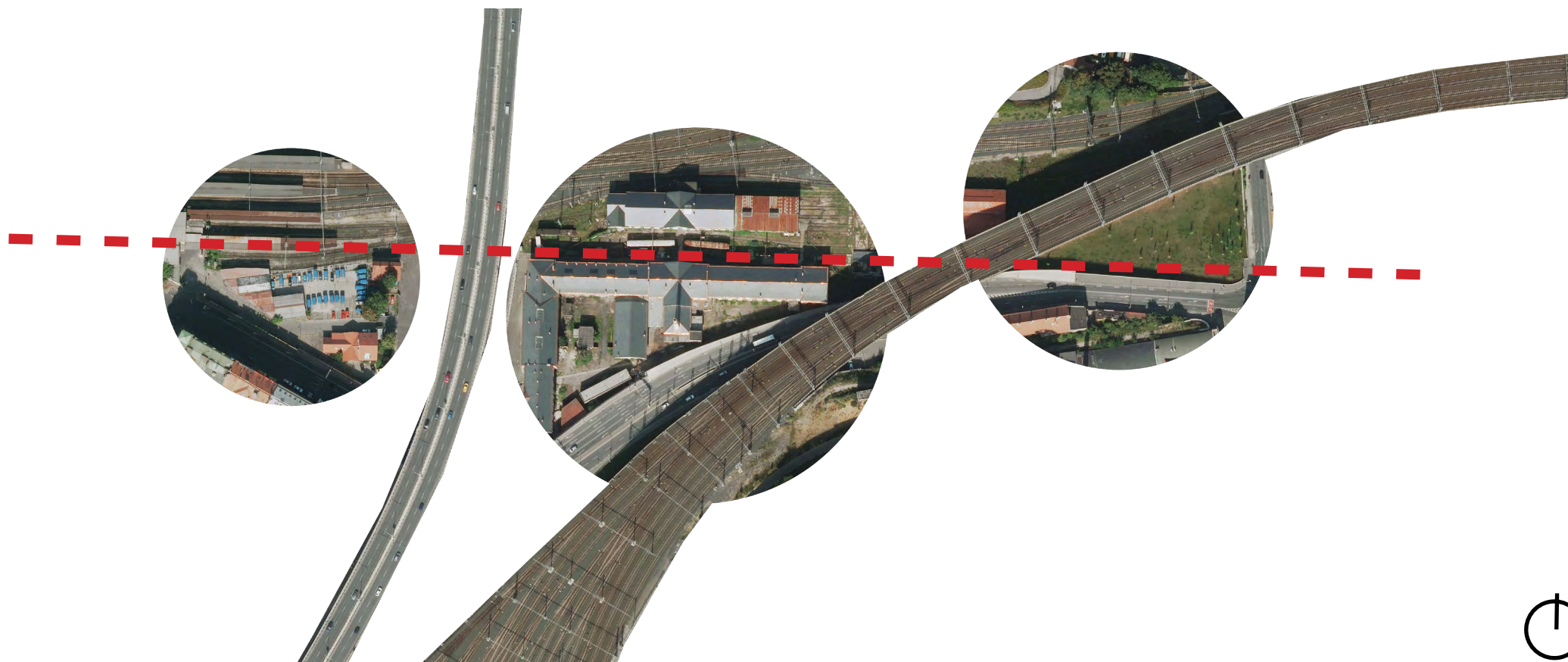


Vzhledem k poloze parcely, mezi turistickou trasou bývalé královské cesty a památníkem na Vítkově, se jeví prostor bývalého lokomotivového depa Masarykova nádraží ideálním pro vybudování další turistické destinace na trase Pražský hrad - Vítkov. Těsná blízkost Masarykova nádraží zajišťuje výbornou dopravní dostupnost po železnici. V rámci řešení Železničního muzea v objektech bývalého depa je však nutno počítat s možností nepřetržitého prostupu pěších a cyklistů. V současnosti je totiž tento prostup možný pouze za cenu velké zacházky.

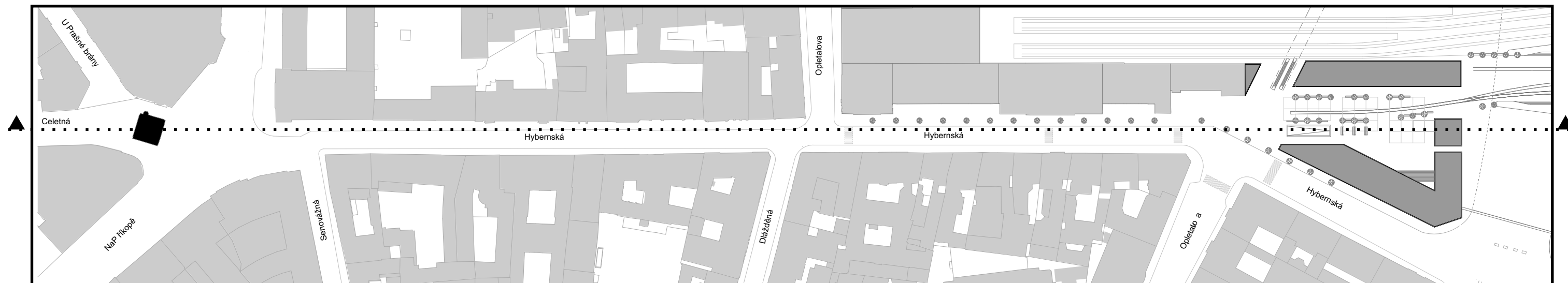




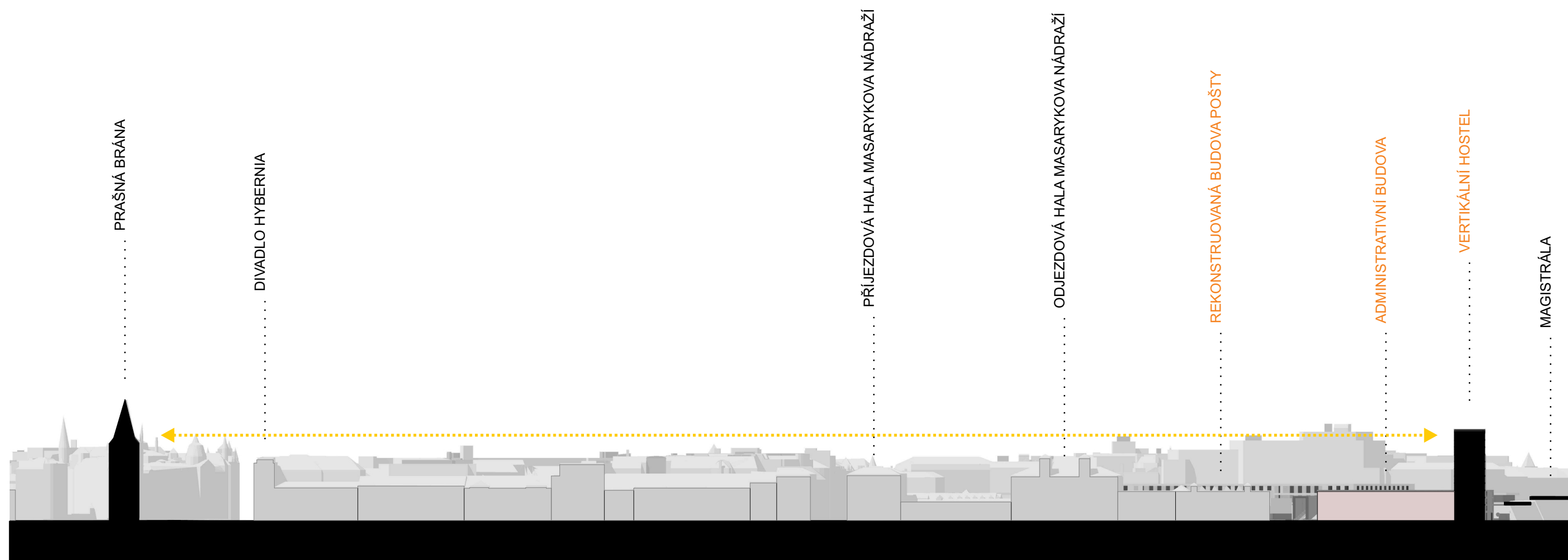
Přítomnost severo-jihní magistrály a vítkovské estakády rozděluje řešené území na 3 části. Prostor (A) bývalého depa s památkově chráněnými objekty, Městský prostor (B) zakončující osu Hyberské ulice a prostor (C) ležící pod vítkovskou estakádou. Každý z těchto prostorů vyžaduje odlišný přístup. V prostoru budoucího Železničního muzea (A) jsou východiskem návrhu památkově chráněné objekty lokomotivového depa. V prostoru (B) je hlavním východiskem návrhu dotvoření městské struktury a napojení na novou cestu na Vítkov. V prostoru (C) je předpokladem zkvalitnění prostoru pod estakádou. Všechny tři prostory spojuje zachovaná železnice, která vytváří lineární páteřní komunikaci skrze areál. Pro lepší orientaci a bezpečí koleje v noci svítí.

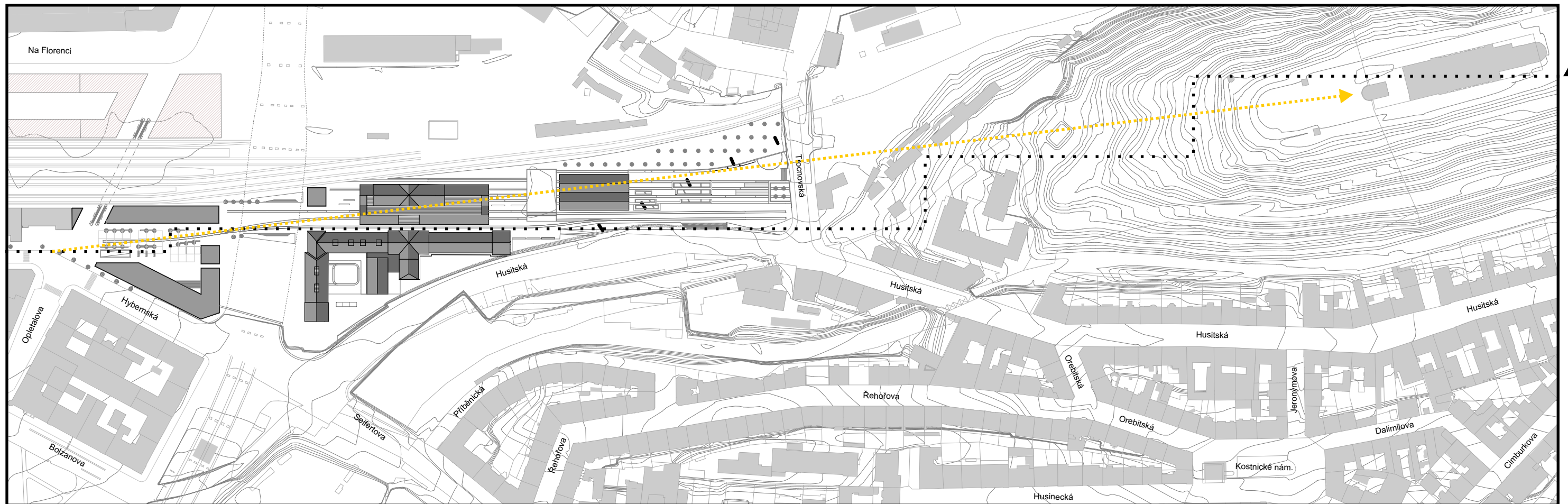




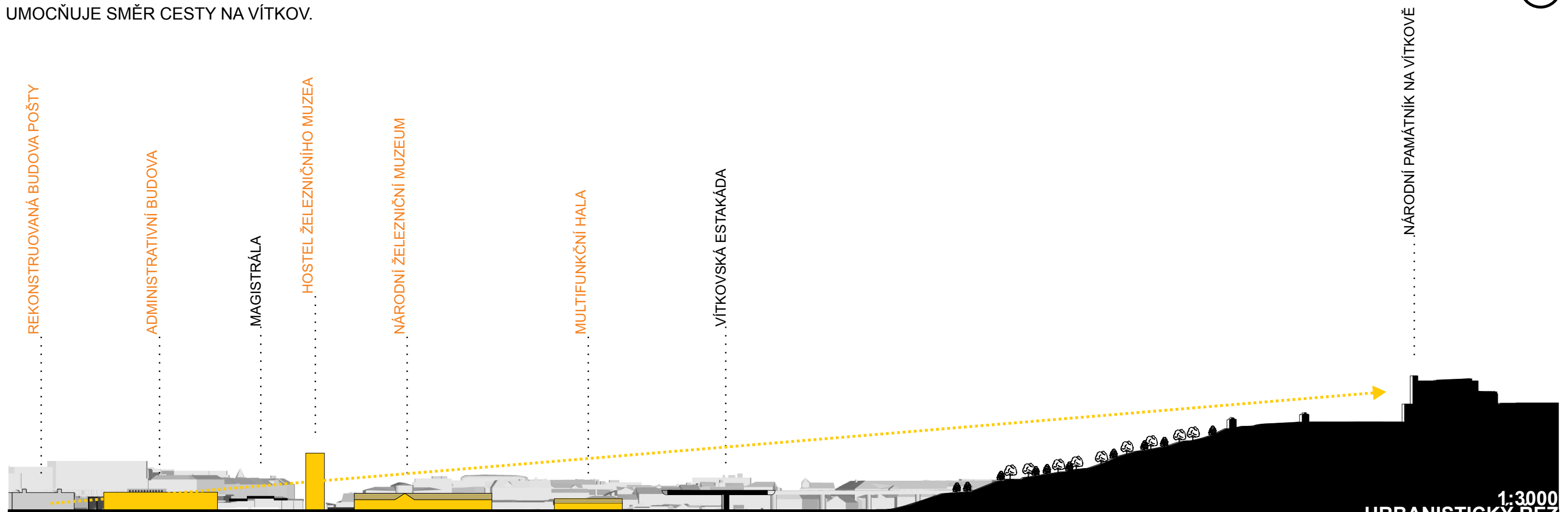


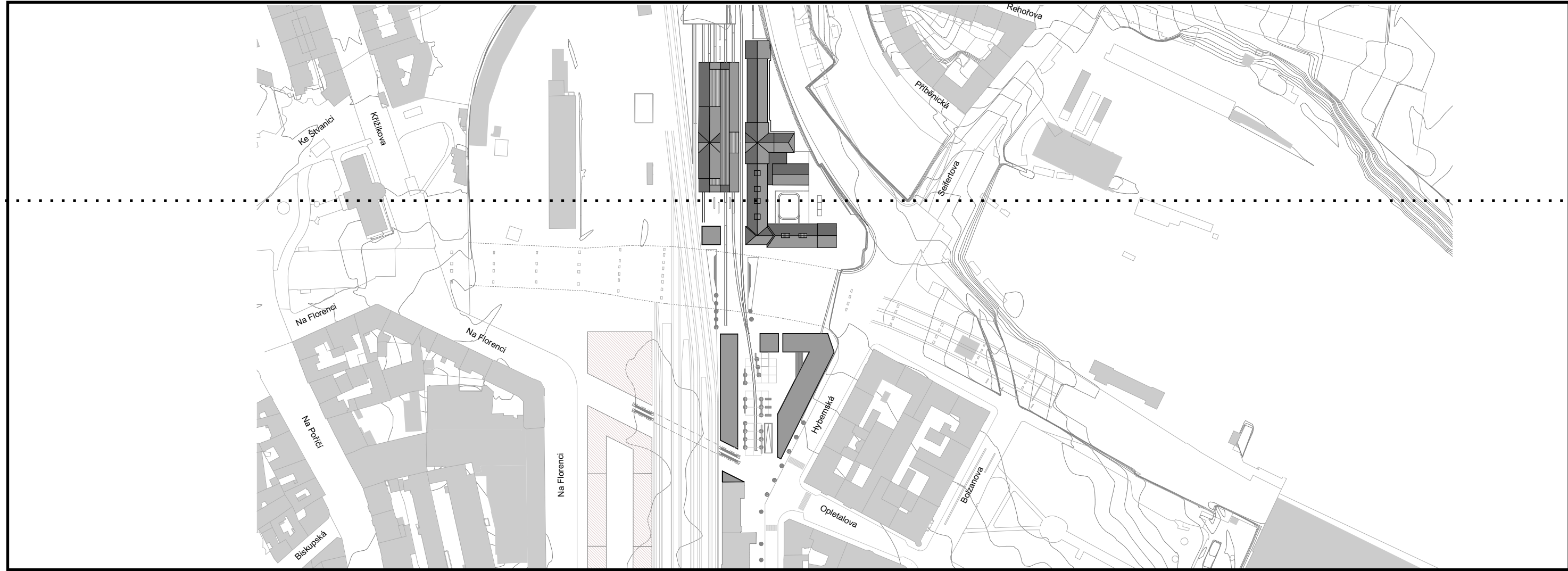
ŘEZ HYBERNSKOU ULICÍ UKAZUJE VZTAH NOVÉ ZÁSTAVBY KE STÁVAJÍCÍ





OTEVŘENÍM BLOKU SE V MÍSTĚ KŘÍŽENÍ ULICE HYBERNSKÁ A OPLETALOVA OTEVÍRÁ POHLED MEZI NOVÝMI VĚŽEMI NA PAMÁTNÍK NA VÍTKOVÉ. TENTO PRŮHLED VIZUELNĚ UMOČŇUJE SMĚR CESTY NA VÍTKOV.





..... MUZEUM HL. MĚSTA PRAHY

..... KOSTEL SVATÉHO CYRYLA A METODĚJE

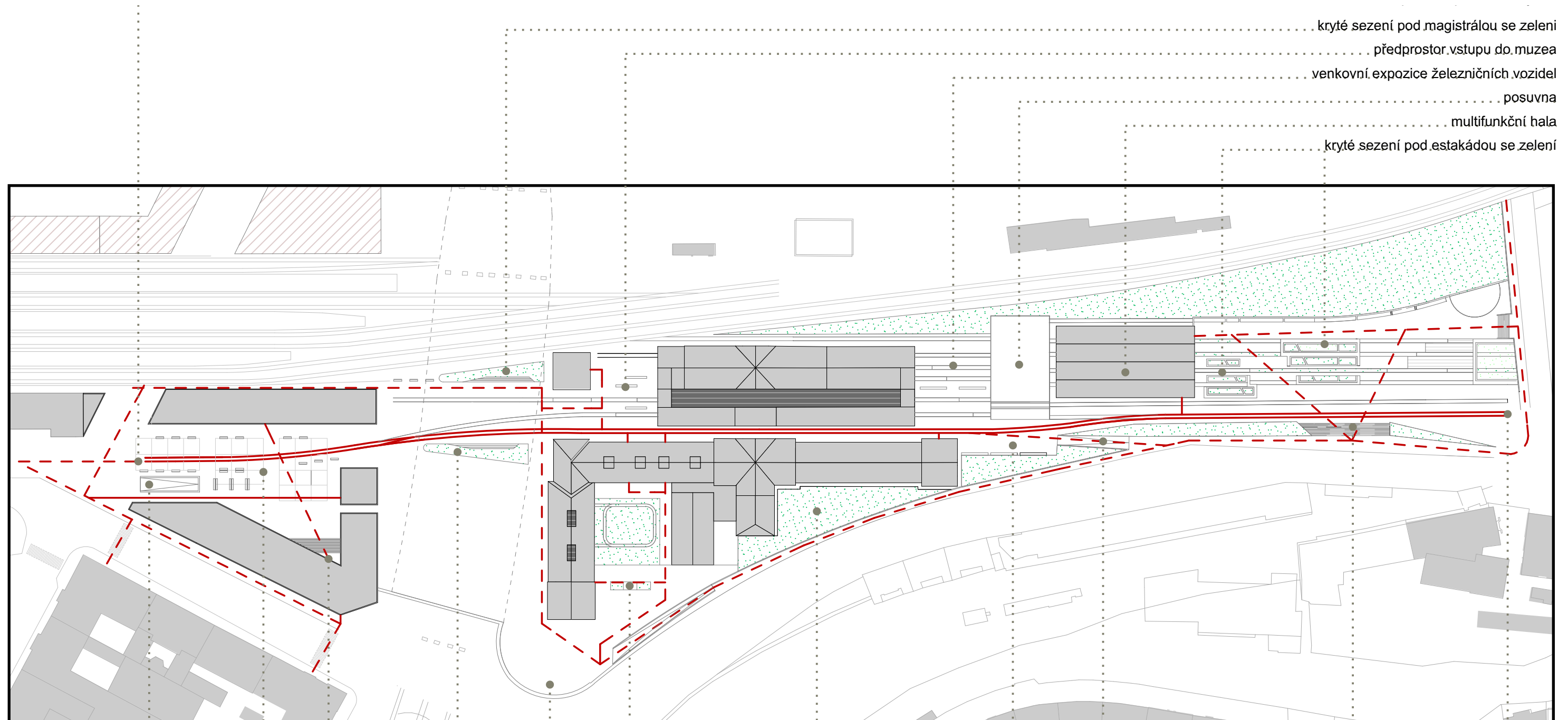
..... NÁRODNÍ PAMÁTNÍK NA VÍTKOVĚ

..... NÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ MUZEUM

..... KOSTEL SV. PROKOPA



..... TELEFONÍ ÚSTŘEDNA



kryté sezení pod magistrálou se zelení
 předprostor vstupu do muzea
 venkovní expozice železničních vozidel
 posuvna
 multifunkční hala
 kryté sezení pod estakádou se zelení

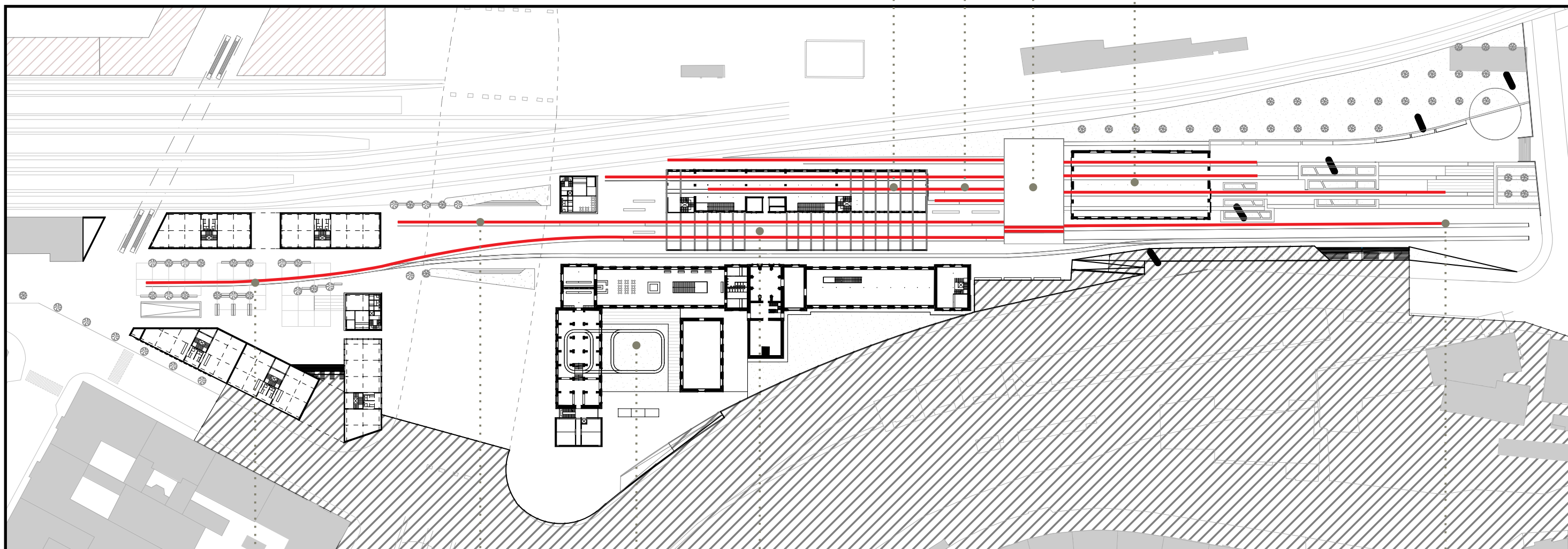
vjezd do podzemních garáží
 náměstí s lavičkami a zelení
 venkovní schodiště
 kryté sezení pod magistrálou se zelení
 parking pro zásobování muzea
 exponáty s železniční tematikou
 exponáty se strojní tematikou
 posezení u přesuvny
 rampa
 schodiště
 počátek páteřní kolejnice

.....vnitřní expozice kolejových vozidel

.....venkovní expozice kolejových vozidel

.....posuvna

.....průjezdna multifunkční hala



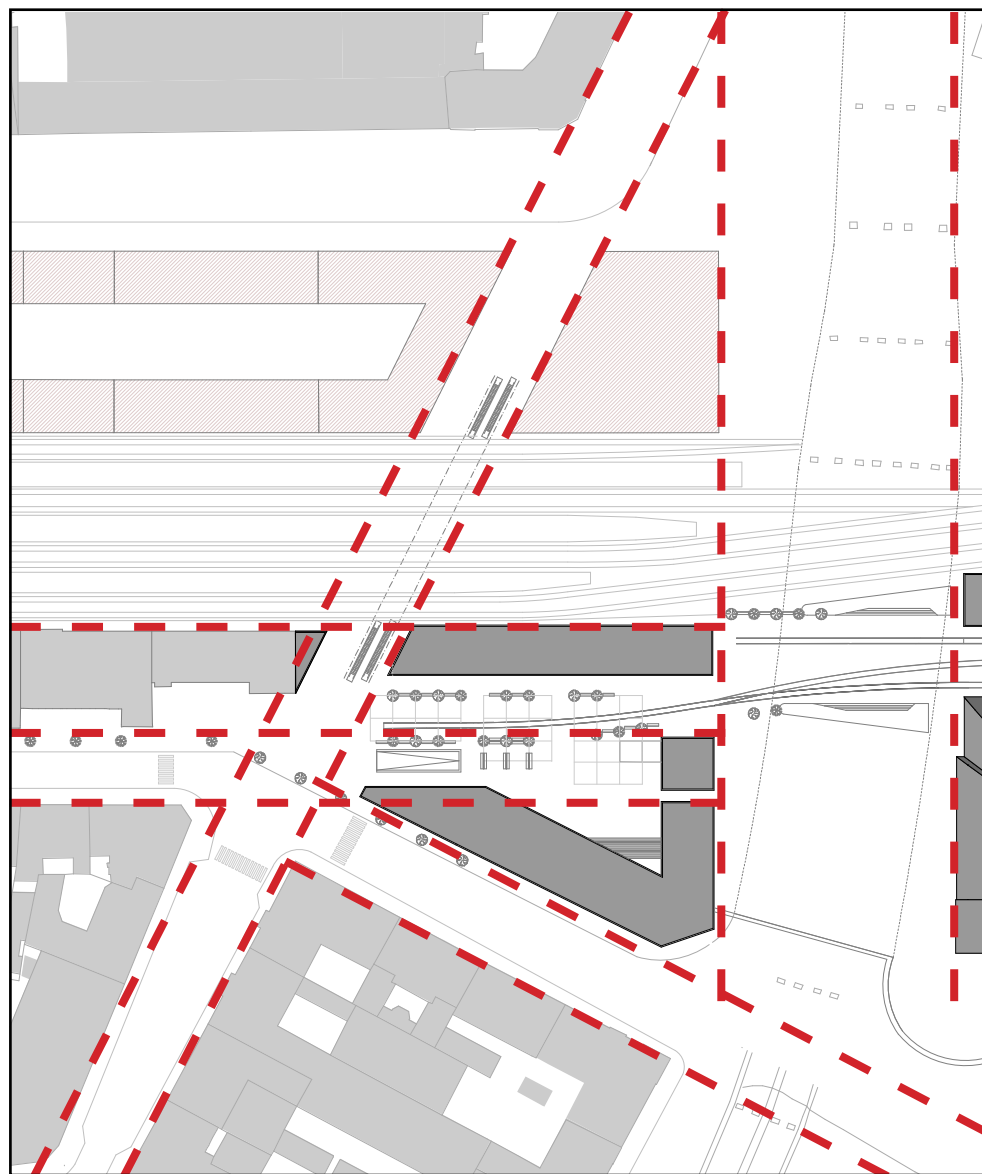
venkovní schodiště

kryté sezení pod magistrálou se zelení

dětský vlak

zastřešená expozice kolejových vozidel

zachovaná kolejnice

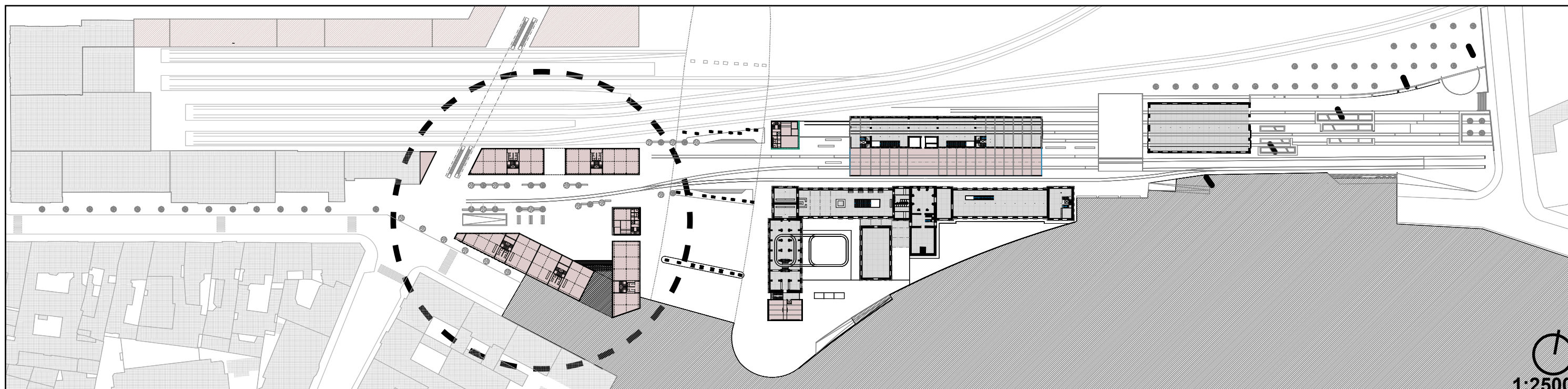


PŮDORYSNÉ SCHÉMA FORMOVÁNÍ BLOKU

NOVÝ BLOK VYCHÁZÍ Z PRODLOUŽENÍ OS ULIČNÍCH SÍTÍ ULIC OPLETALOVA A HYBERNSKÁ A DÁLE MAGISTRÁLY A KOLEJIŠTĚ NÁDRAŽÍ. NOVĚ NAVRŽENÝ BLOK JE OTEVŘEN DO HYBERNSKÉ ULICE A DOPLNĚN O VERTIKÁLU, KTERÁ TVOŘÍ PROTIVÁHU PRAŠNÉ BRÁNĚ. V PROSTORU UVNITŘ BLOKU JSOU ZACHOVÁNY PŮVODNÍ KOLEJINICE, KTERÉ SLOUŽÍ JAKO LINEÁRNÍ PRŮVODCE ÚZEMÍM SMĚREM K VÍTKOVU



SCHÉMATICKÝ ŘEZPOHLED



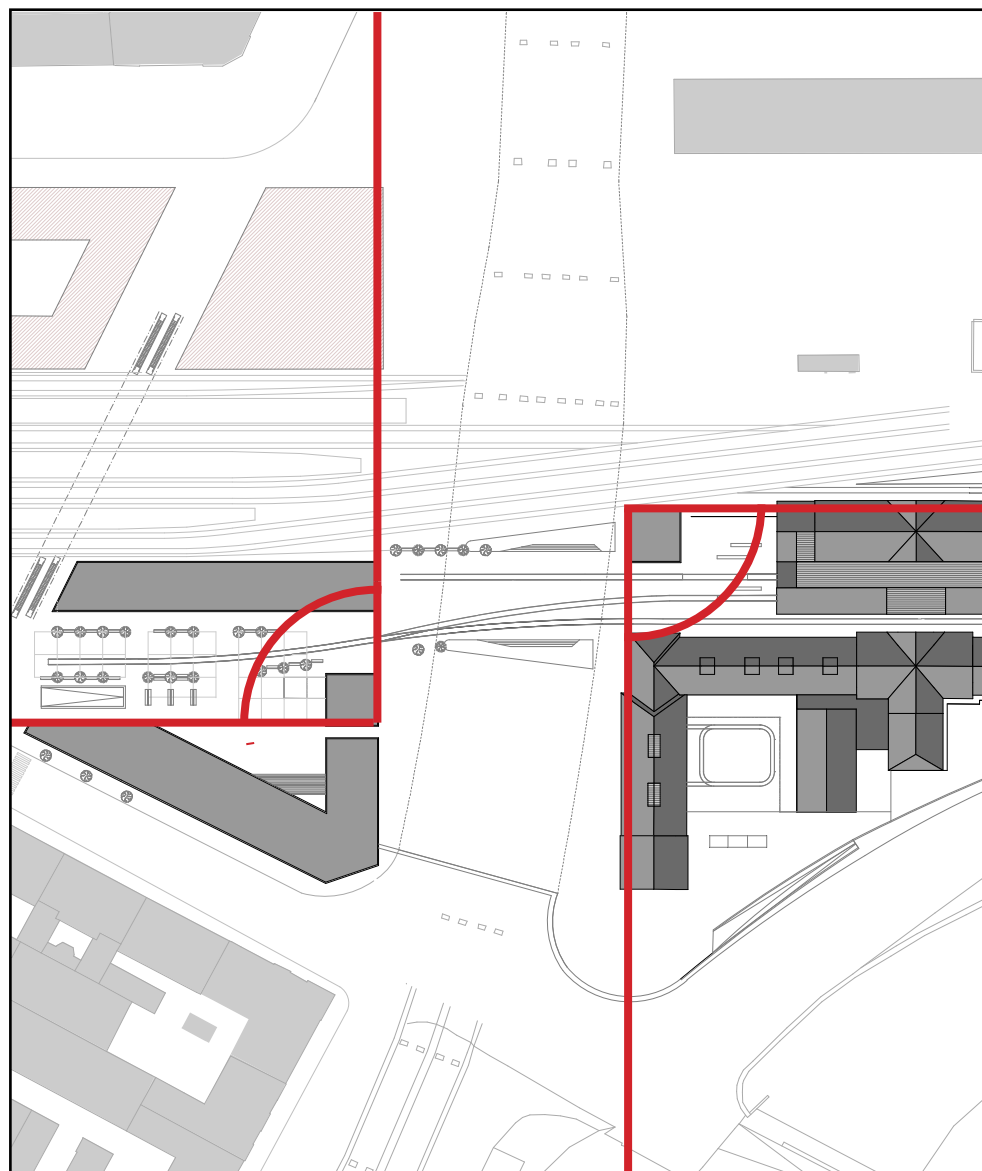
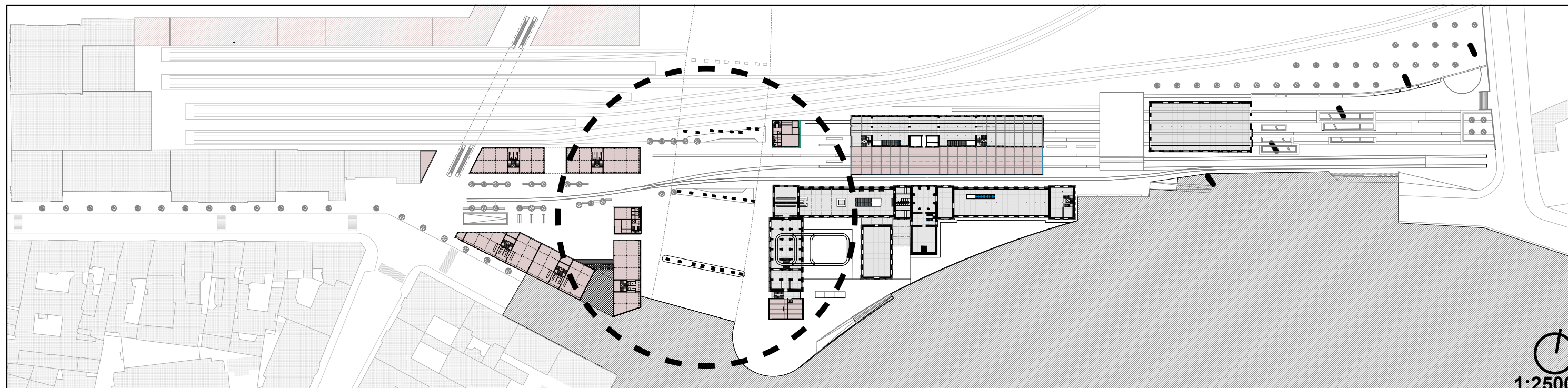


SCHÉMA ORIENTACE VĚŽÍ

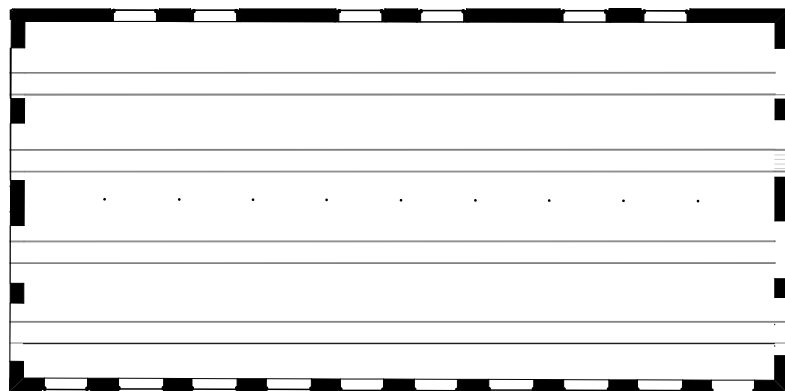
NOSNÝMI PRVKY NÁVRHU JSOU DVĚ VERTIKÁLNÍ BUDOVY HOSTELŮ. SPOLEČNÝM JMENOVATELEM TĚCHTO VĚŽÍ JE STEJNÝ ROZMĚR A FUNKCE. ROZMĚR VYCHÁZÍ Z PROPORCÍ PRAŠNÉ BRÁNY BEZ STŘECHY. KONSTRUKČNĚ A VZHLEDOVĚ JE VŠAK KAŽDÁ VĚŽ JINÁ. “KAMENNÁ VĚŽ”, KTERÁ SE OTEVÍRÁ NA SEVERO-ZÁPAD K MASARYKOVU NÁDRAŽÍ A PRAŠNÉ BRÁNĚ, JE SOUČÁSTÍ NOVÉHO MĚSTA PRAŽSKÉHO. OPROTI TOMU “OCELOVÁ VĚŽ”, KTERÁ SE OTEVÍRÁ NA JIHO-VÝCHOD SMĚREM K VÍTKOVU A HLAVNÍMU NÁDRAŽÍ, VYTVÁŘÍ DOMINANTU NOVÉHO AREÁLU ŽELEZNIČNÍHO MUZEA.



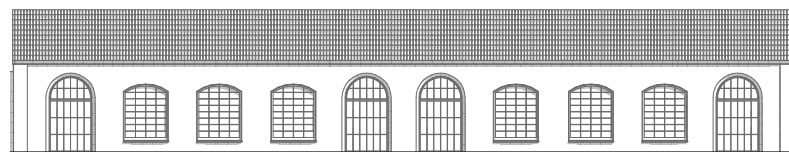
SCHÉMATICKÝ ŘEZPOHLED



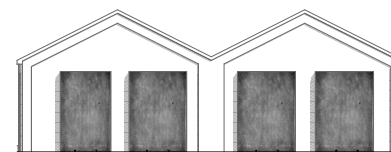




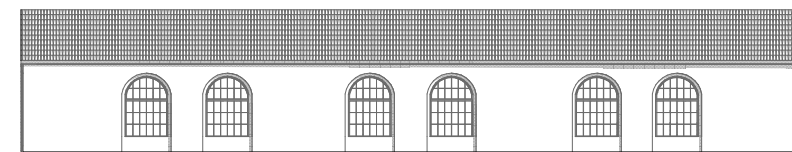
PŮDORYS PARTERU HALY



SEZERNÍ POHLED



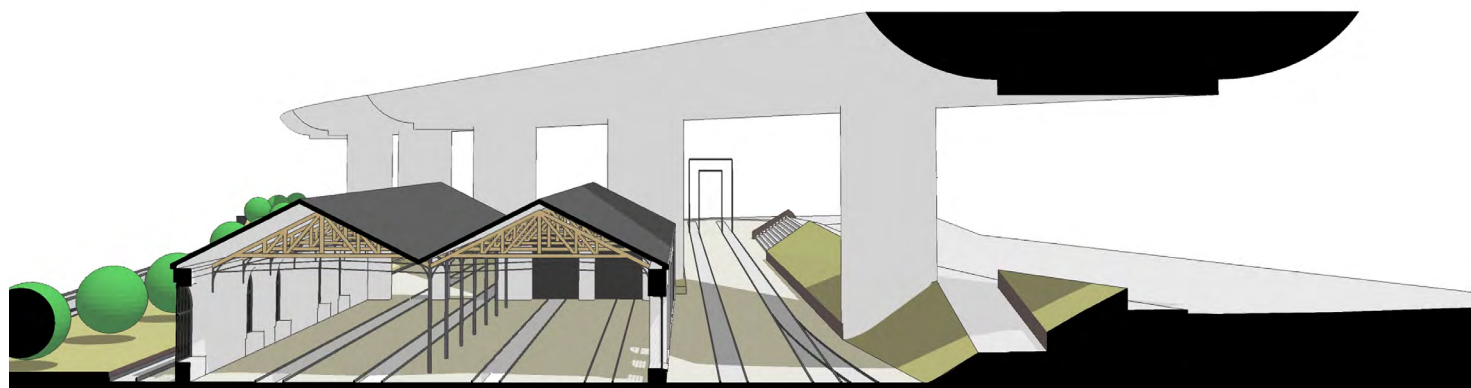
ZÁPADNÍ POHLED



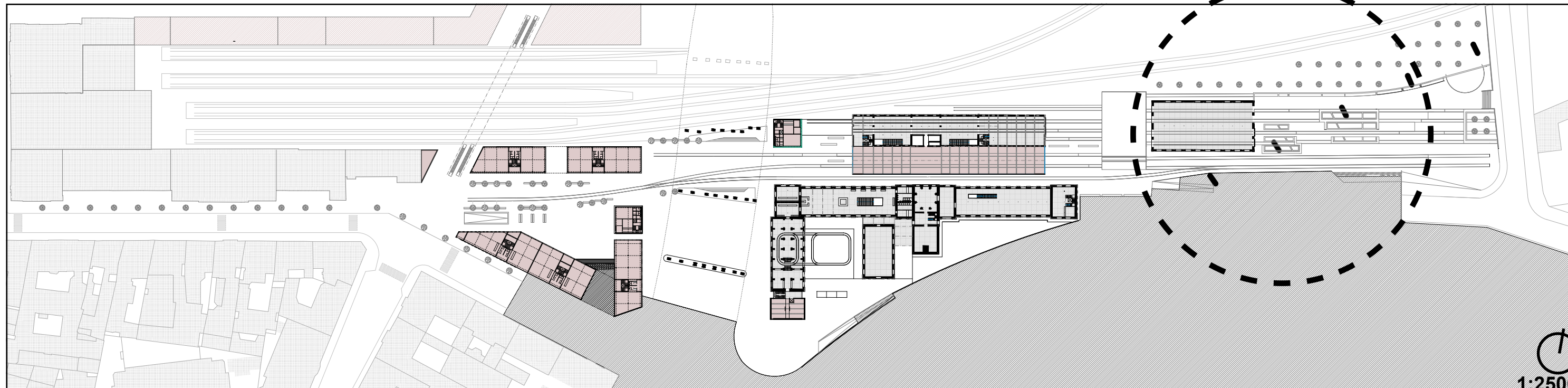
JIŽNÍ POHLED



SCHÉMATICKÝ ŘEZPOHLED



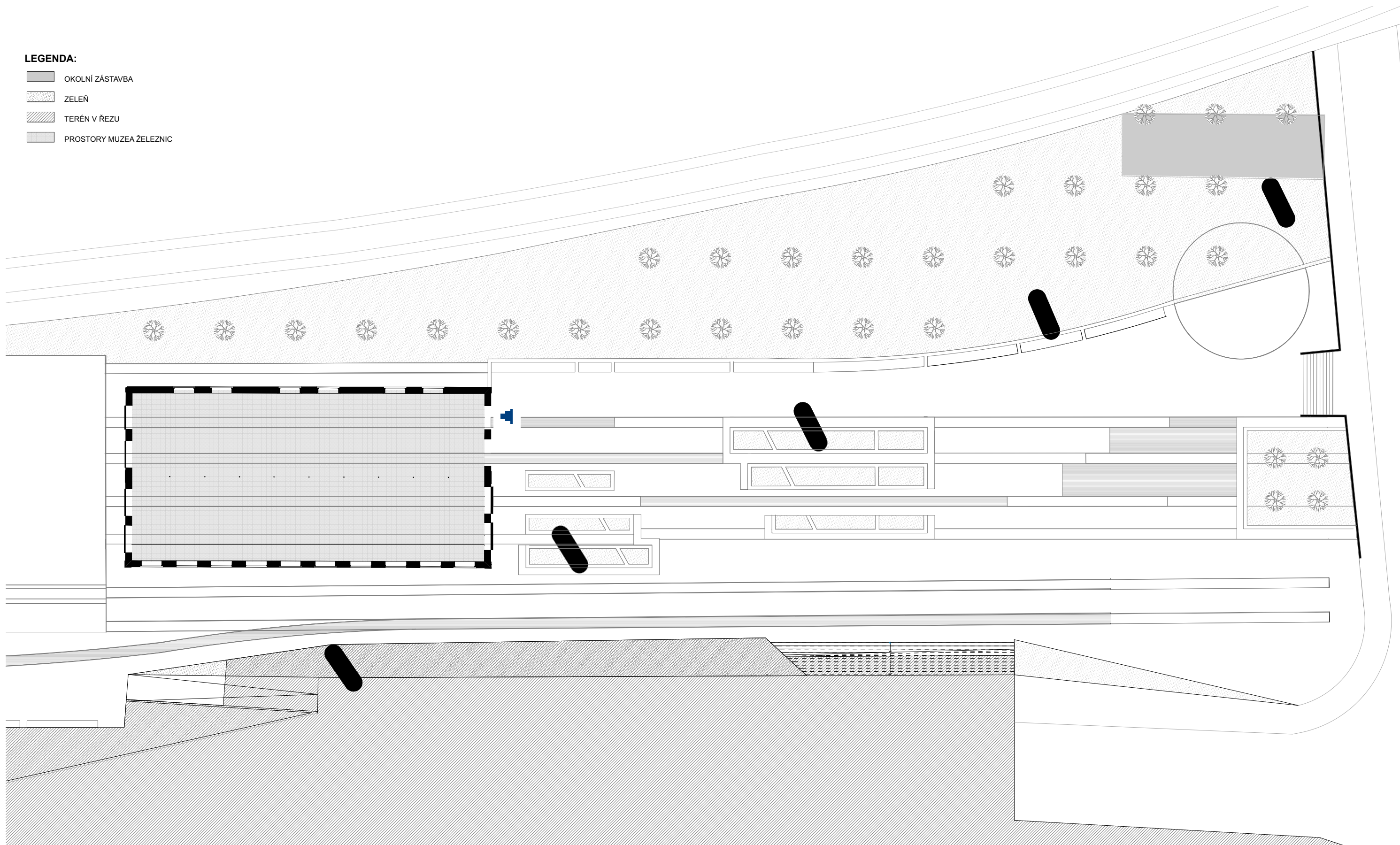
SCHÉMATICKÝ ŘEZPOHLED

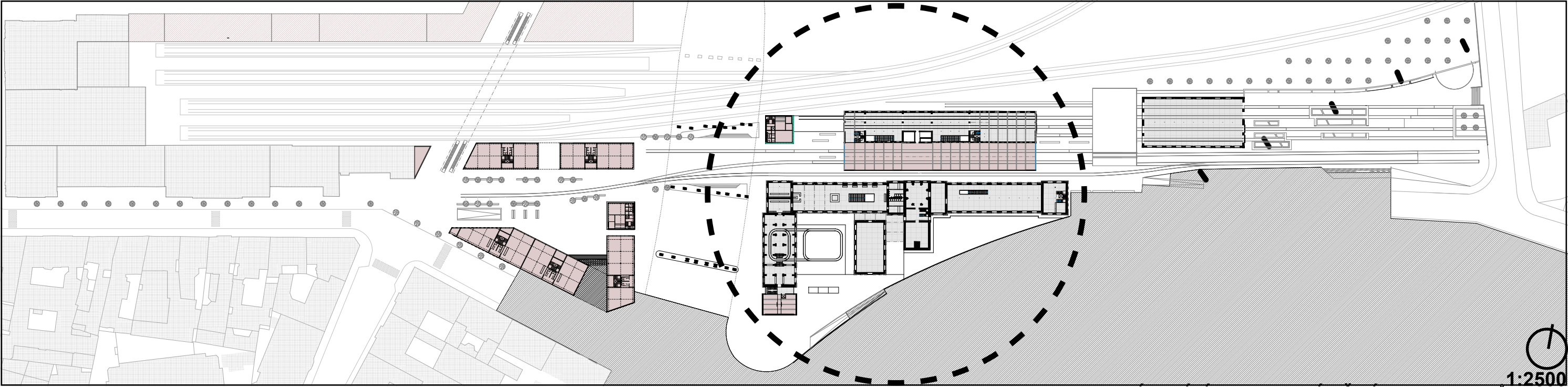
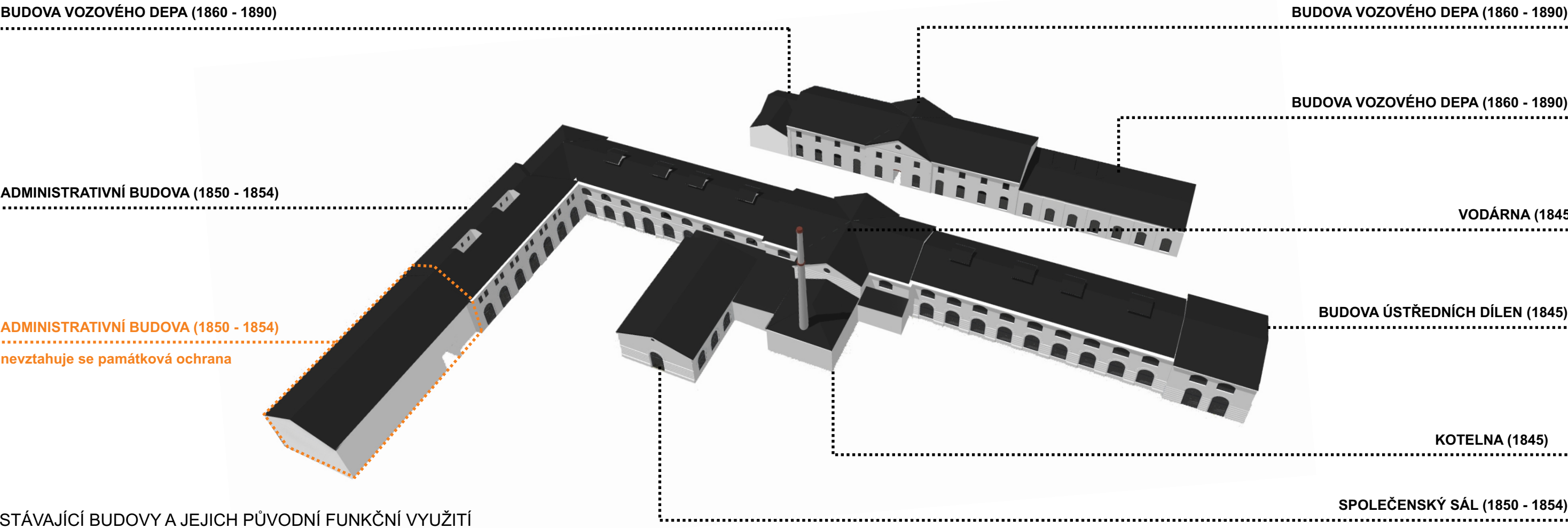


1:2500

LEGENDA:

- OKOLNÍ ZÁSTAVBA
- ZELEŇ
- TERÉN V ŘEZU
- PROSTORY MUZEA ŽELEZNIC



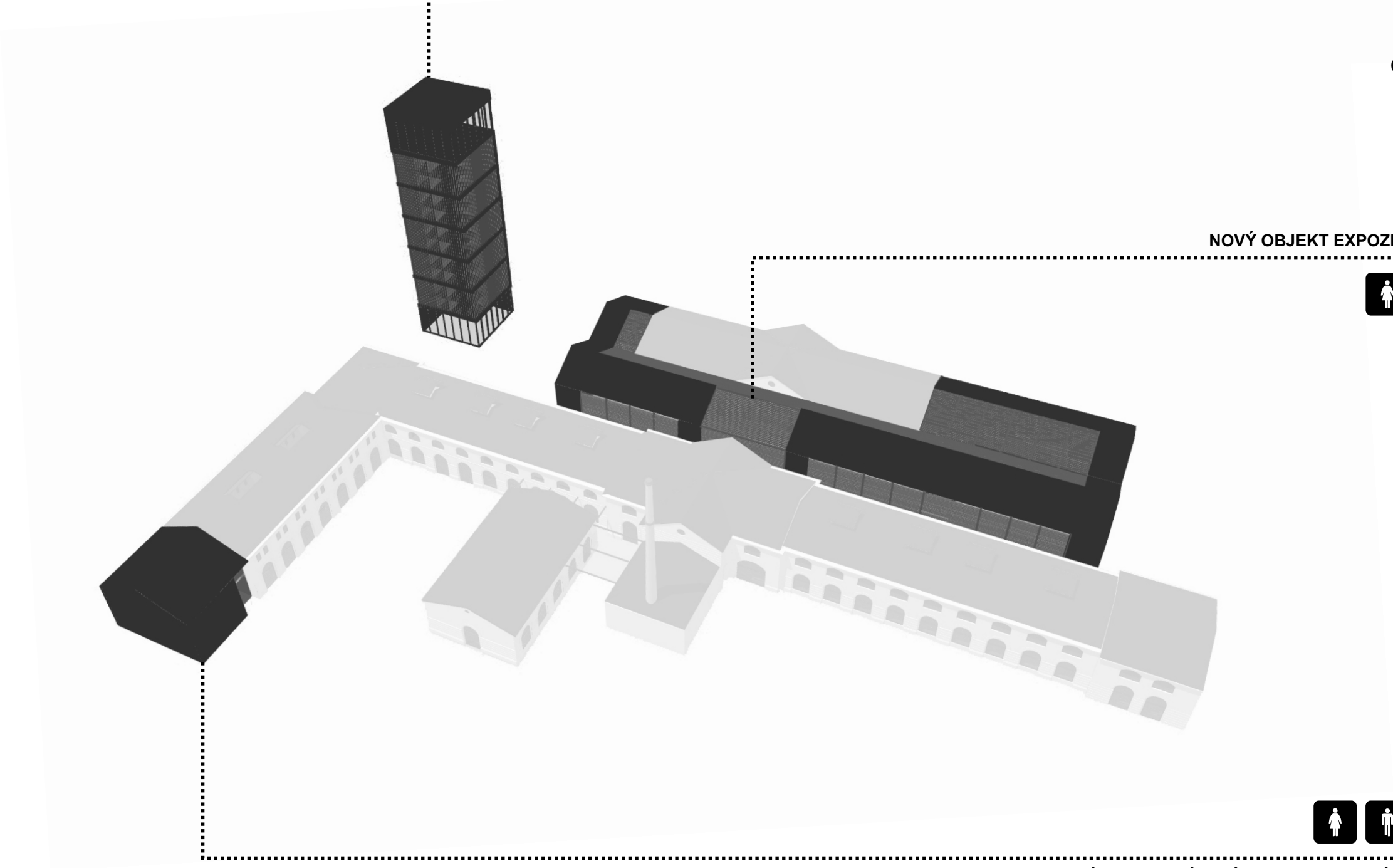


NOVÁ BUDOVA VERTIKÁLNÍHO HOSTELU

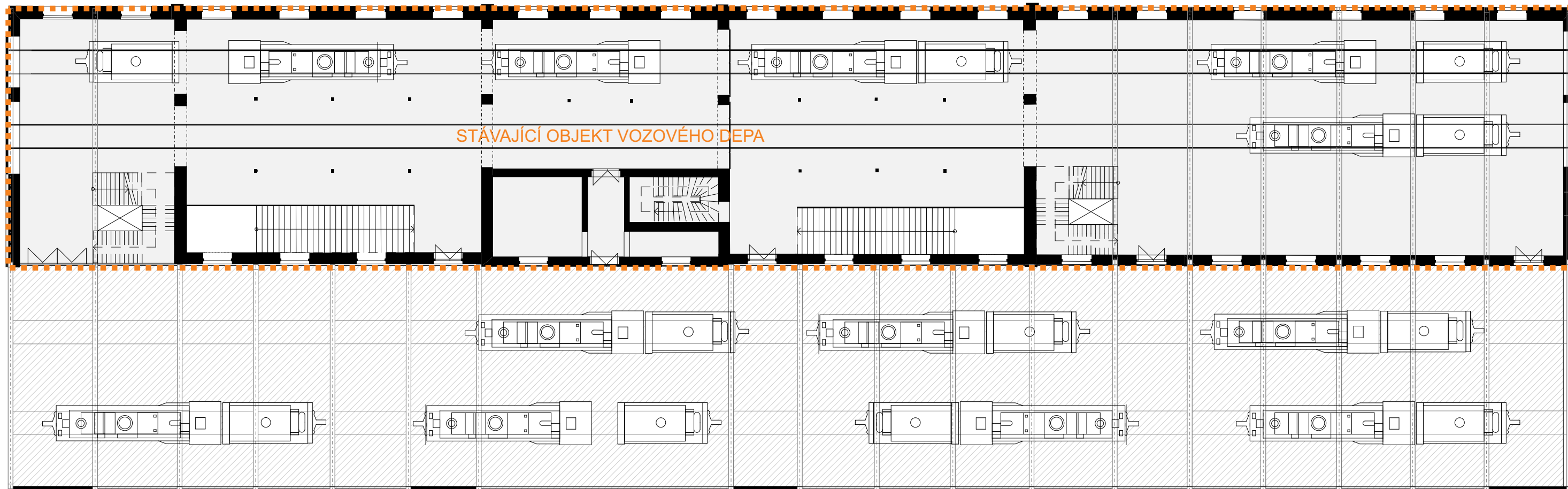


ČÁSTEČNÁ DEMOLICE

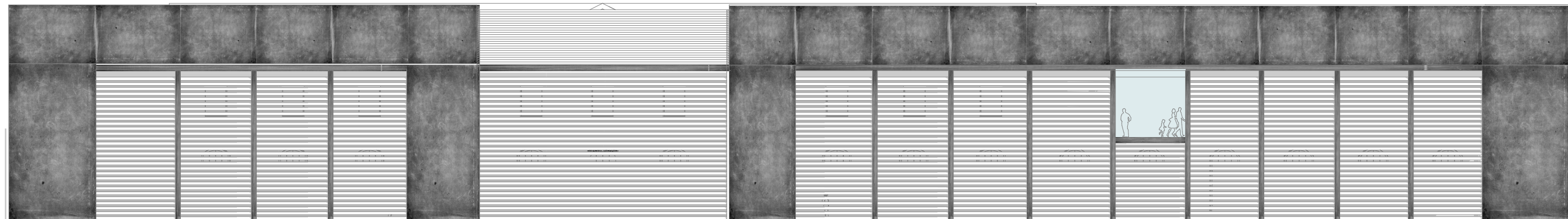
NOVÝ OBJEKT EXPOZICE KOLEJOVÝCH VOZIDEL



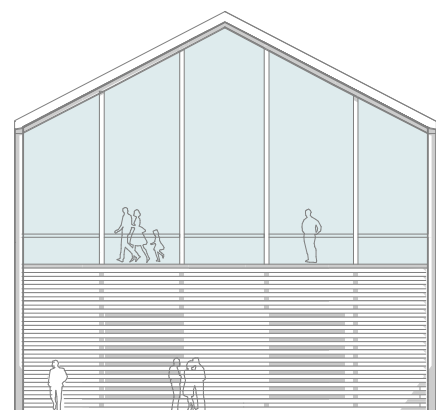
NOVÝ OBJEKT ZÁZEMÍ ADMINISTRATIVNÍ ČÁSTI A DĚTSKÉHO SVĚTA



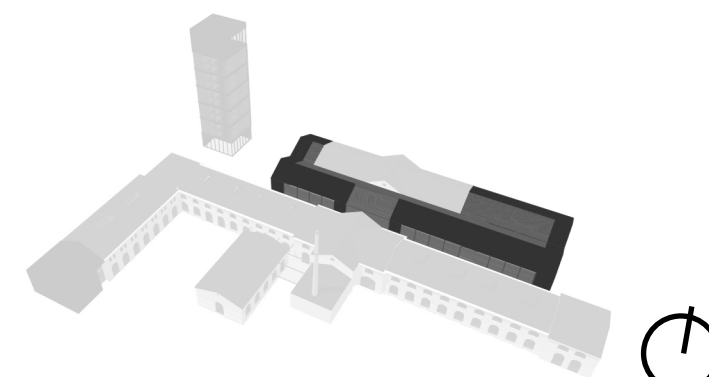
PŮDORYS 1.NP

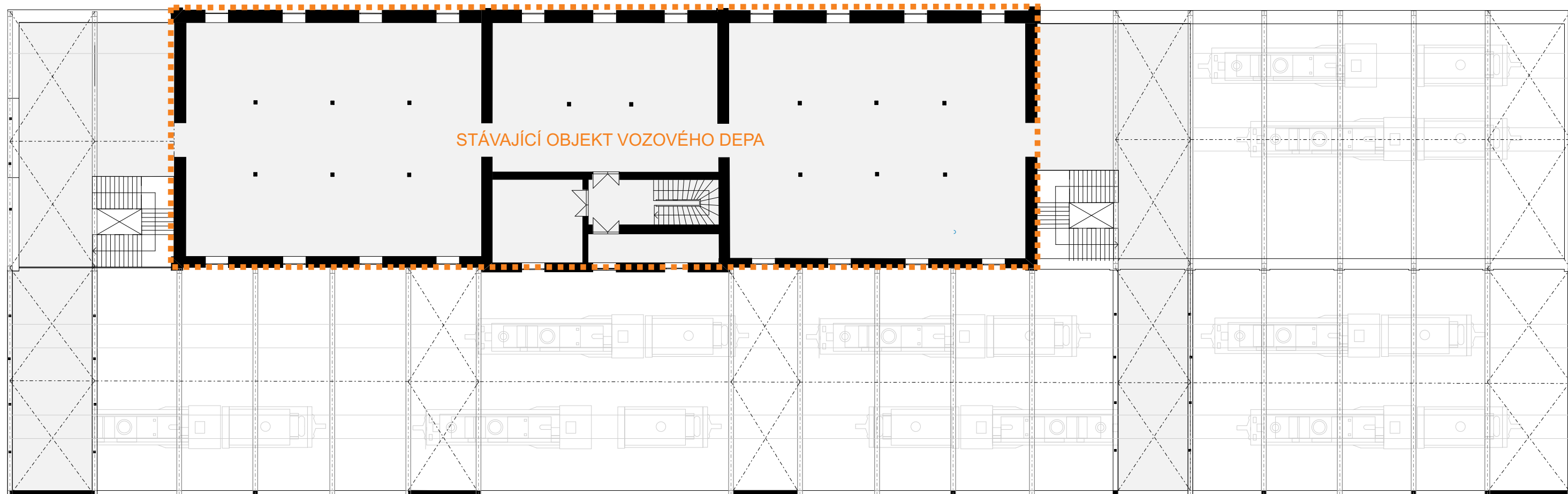


JIŽNÍ POHLED_UZAVŘENÁ VARIANTA

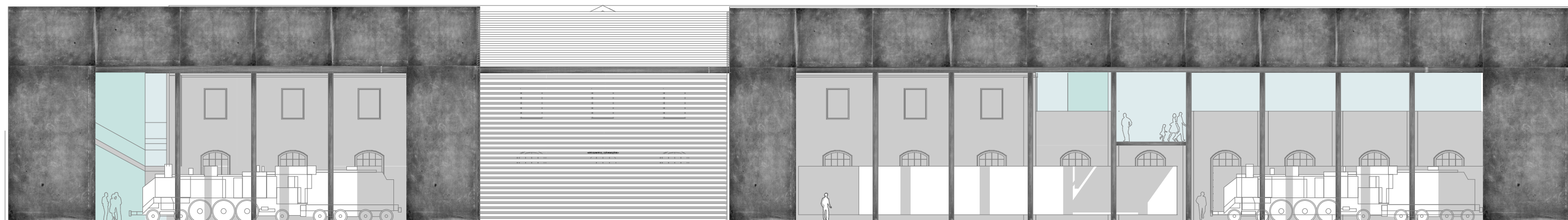


ZÁPADNÍ POHLED

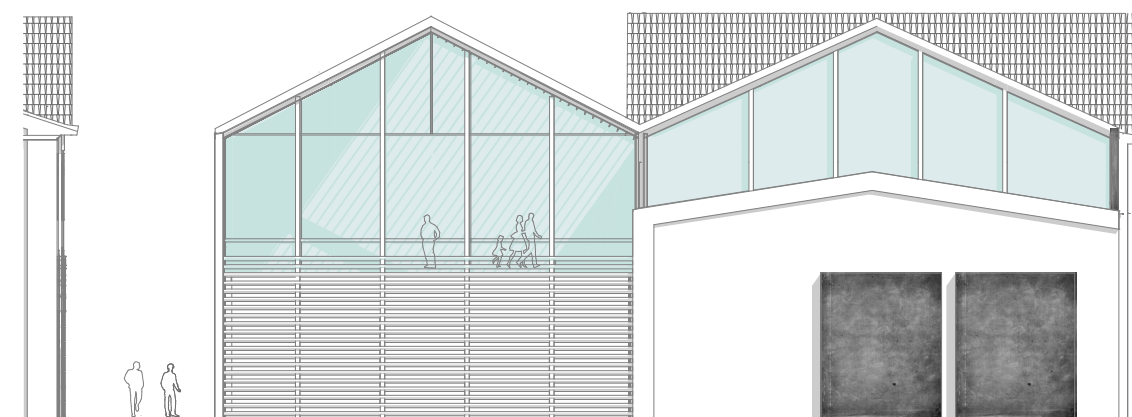




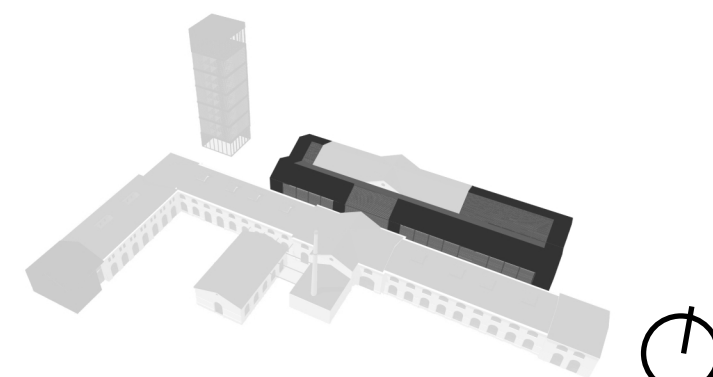
PŮDORYS 2.NP

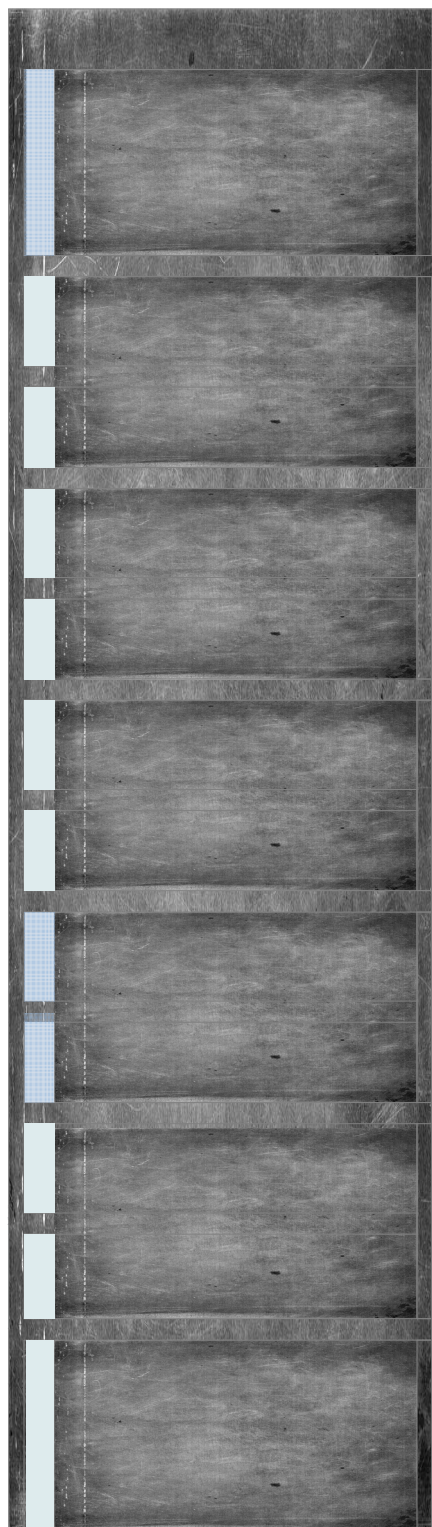


JIŽNÍ POHLED_OTEVŘENÁ VARIANTA

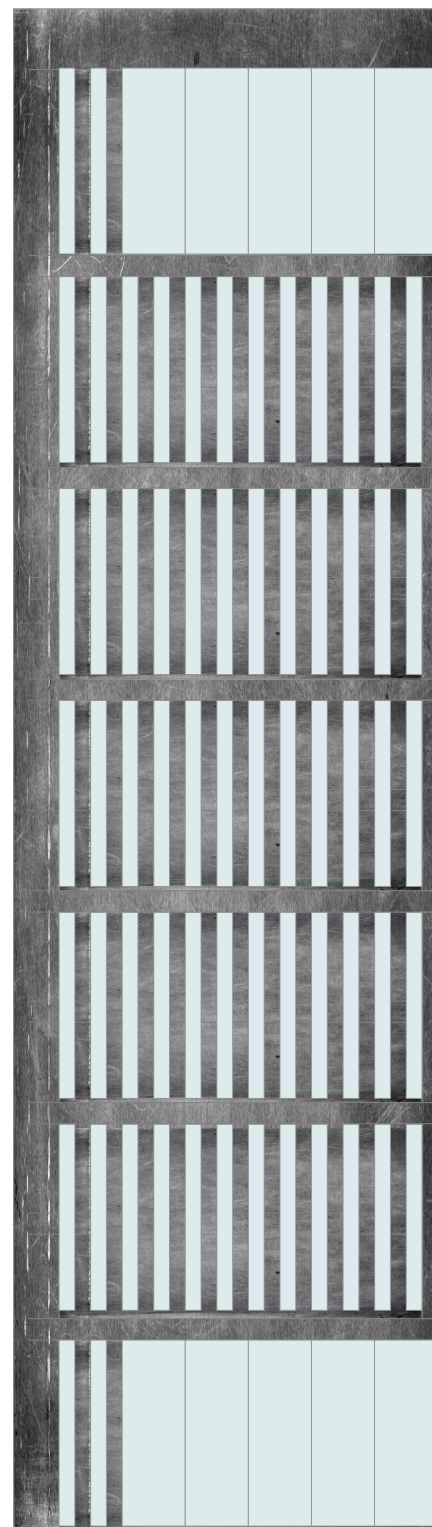


VÝCHODNÍ POHLED

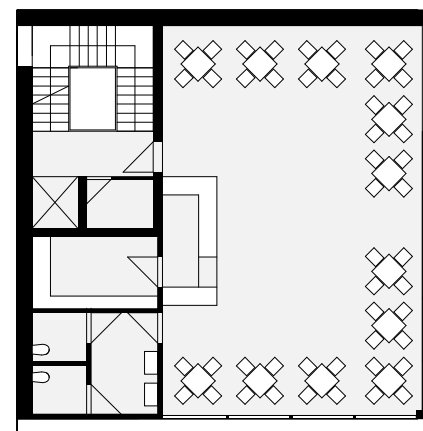




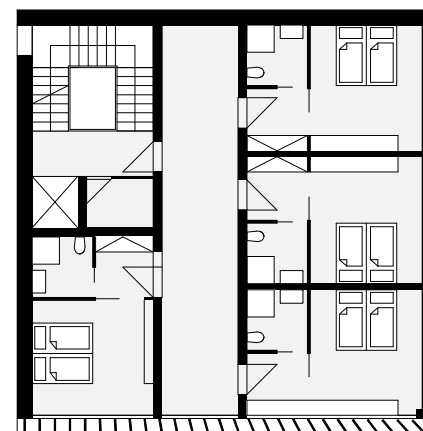
ZÁPADNÍ POHLED



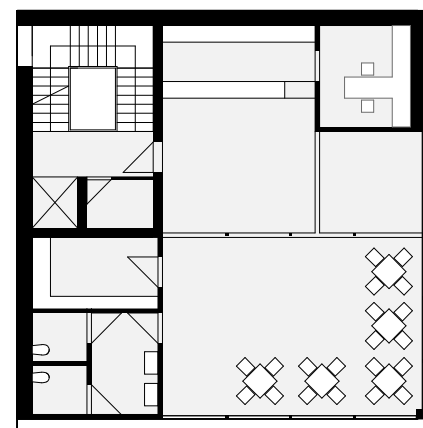
JIŽNÍ POHLED



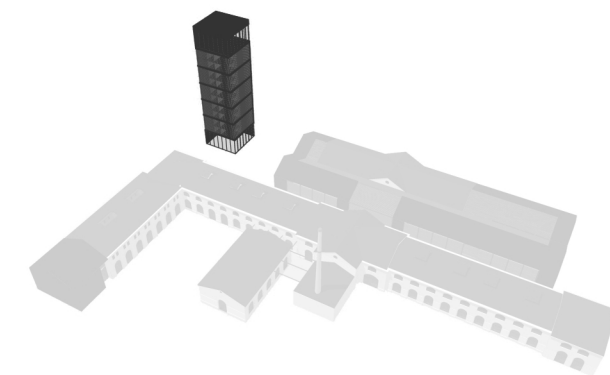
PŮDORYS 12.NP



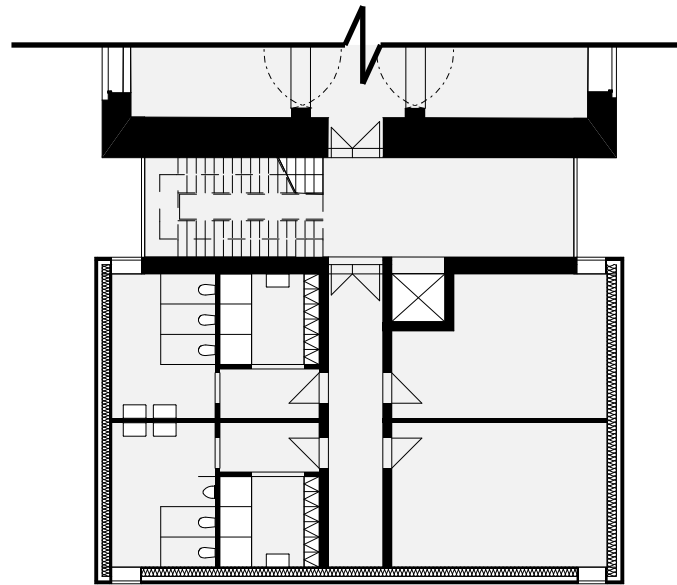
PŮDORYS 2.NP - 11.NP



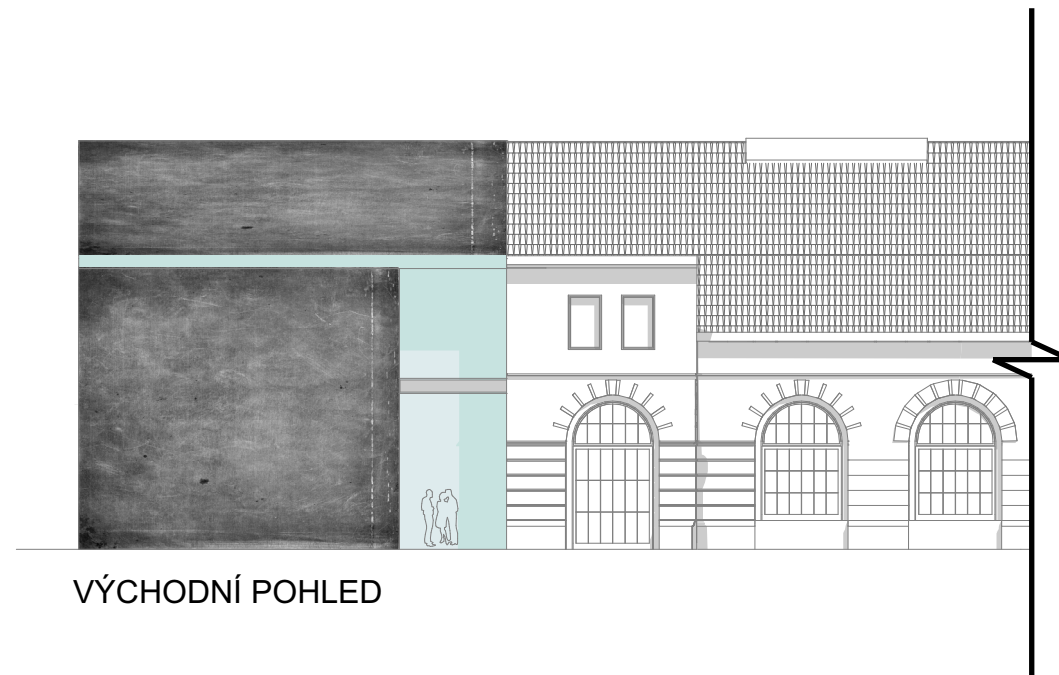
PŮDORYS PARTEU



1:250



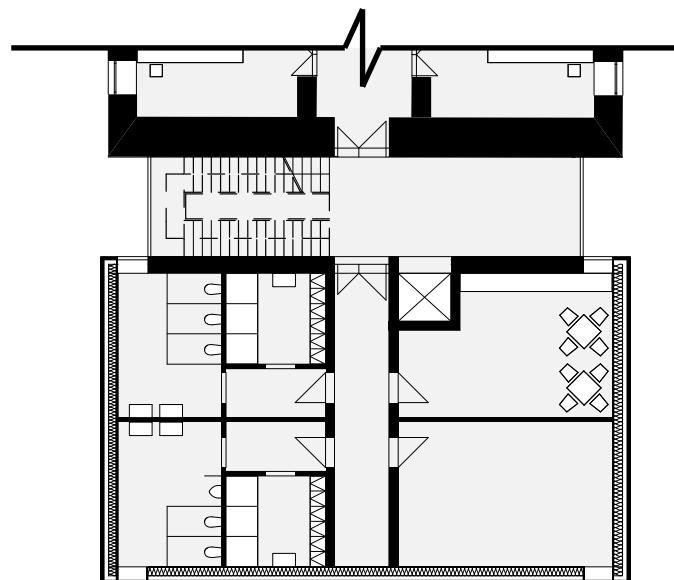
PŮDORYS 2.NP



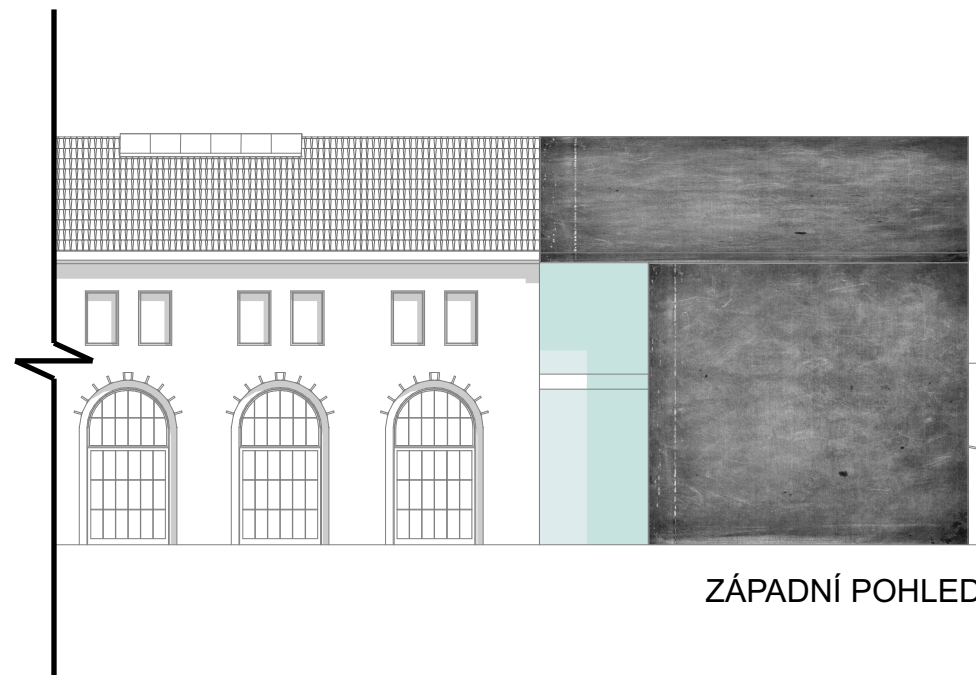
VÝCHODNÍ POHLED



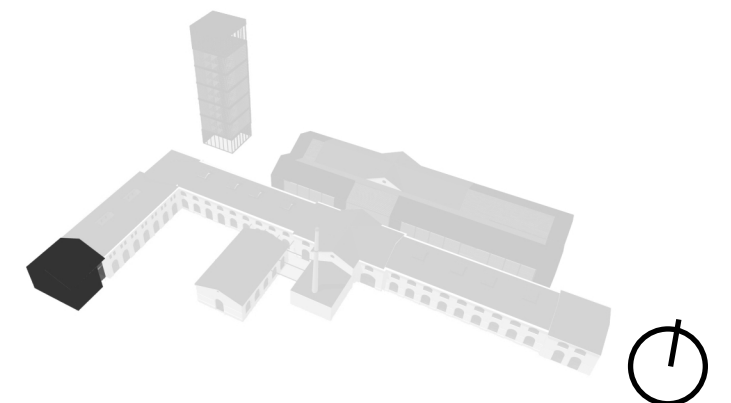
JIŽNÍ POHLED

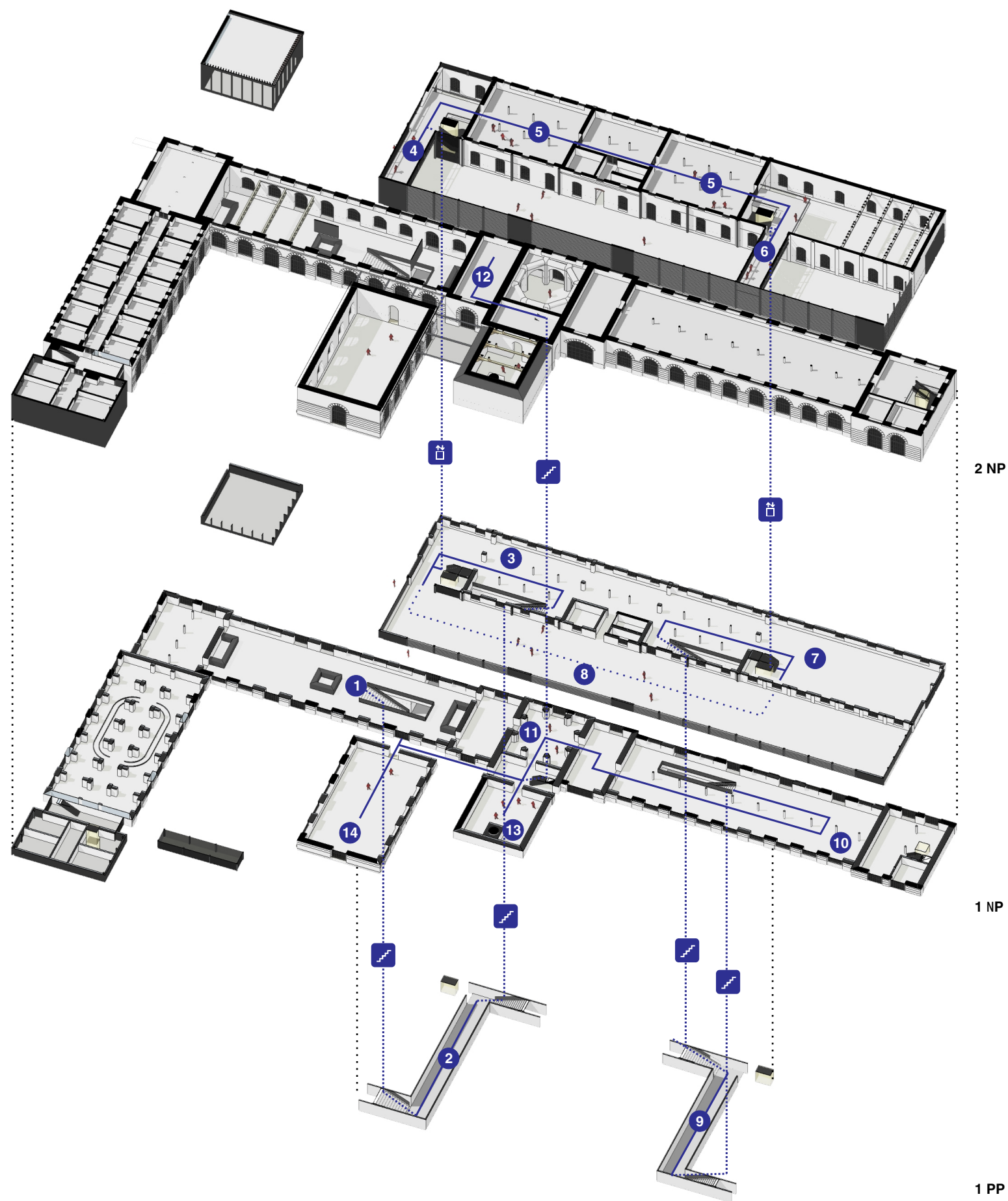


PŮDORYS 1.NP



ZÁPADNÍ POHLED



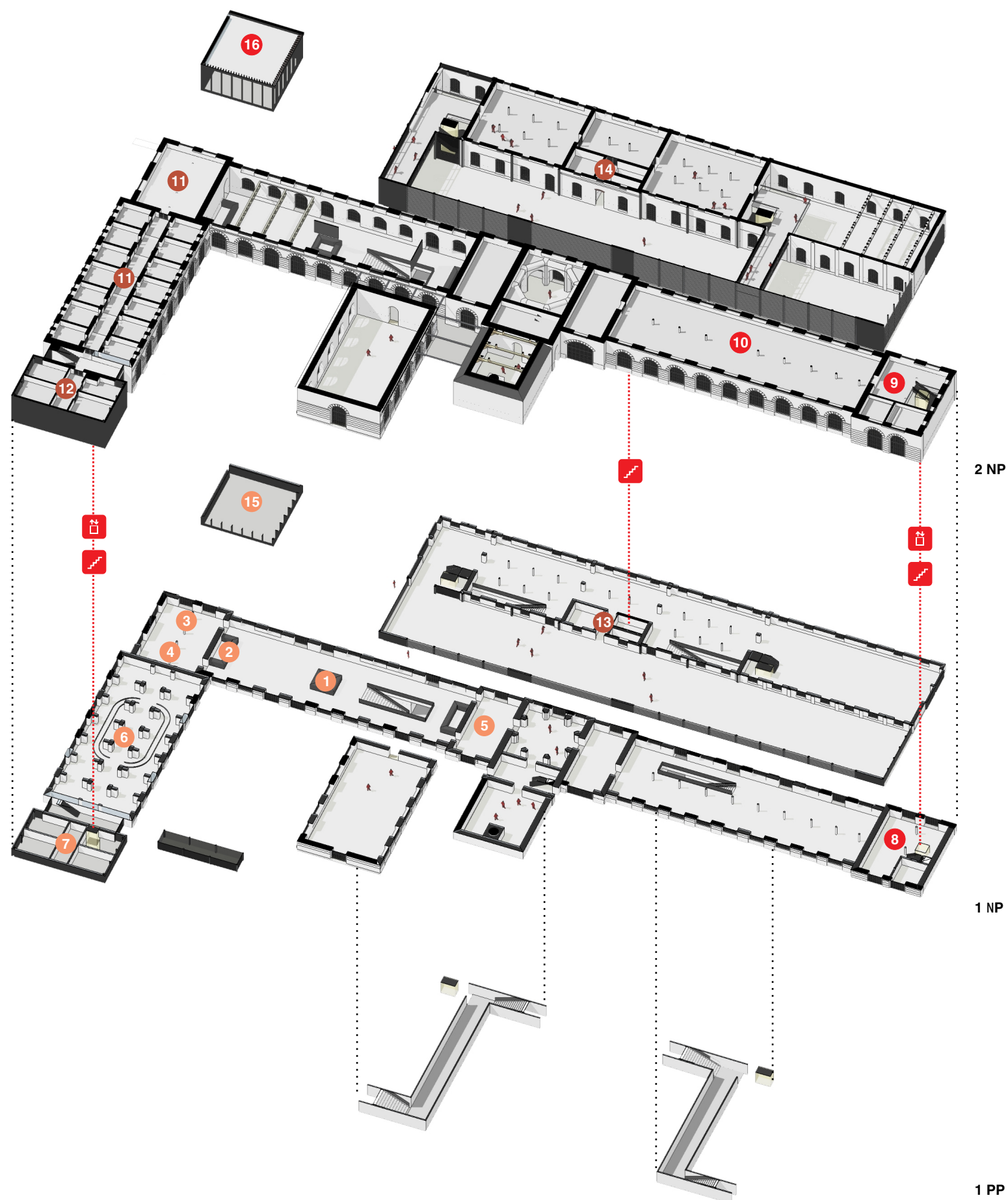


LEGENDA:

- trasa expozice (vytápěná)
- ... trasa expozice (nevytápěná)
- ... vertikální komunikace (expozice)

postupné členění expozice

- 1 vstup do expozice
- 2 spojující podzemní tunel s průhledy na podvozky lokomotiv
- 3 začátek expozice - počátky železniční dopravy
- 4 uzavřená lávka - pohled na exponáty z nadhledu
- 5 interaktivní část expozice - simulátory
- 6 uzavřená lávka - pohled na exponáty z nadhledu
- 7 expozice lokomotiv
- 8 zastřešená část expozice železničních vozidel (nevytápěná)
- 9 spojující podzemní tunel s průhledy na podvozky lokomotiv
- 10 expozice železničních strojů
- 11 vodárna
- 12 expozice s průhledy na vodárenskou nádrž a kotelnu
- 13 kotelna
- 14 hala strojů



LEGENDA:

..... vertikální komunikace

veřejně přístupné prostory

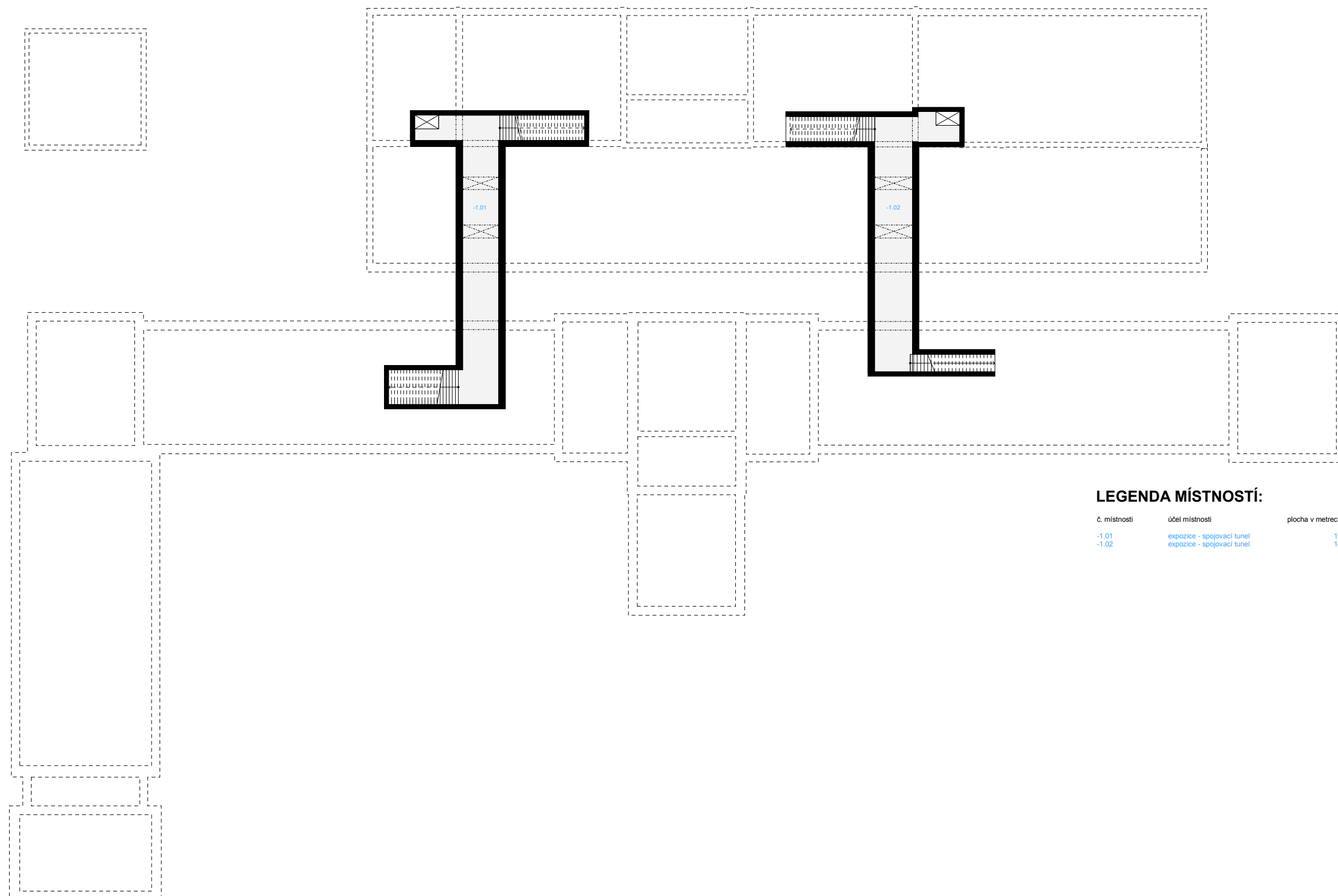
- 1 informace / prodej vstupenek
- 2 kavárna s občerstvením
- 3 obchod
- 4 šatna
- 5 toalety
- 6 dětský svět
- 7 zázemí dětského světa

poloveřejně přístupné prostory

- 8 multifunkční sál - vstupní hala
- 9 multifunkční sál - foyer
- 10 multifunkční sál

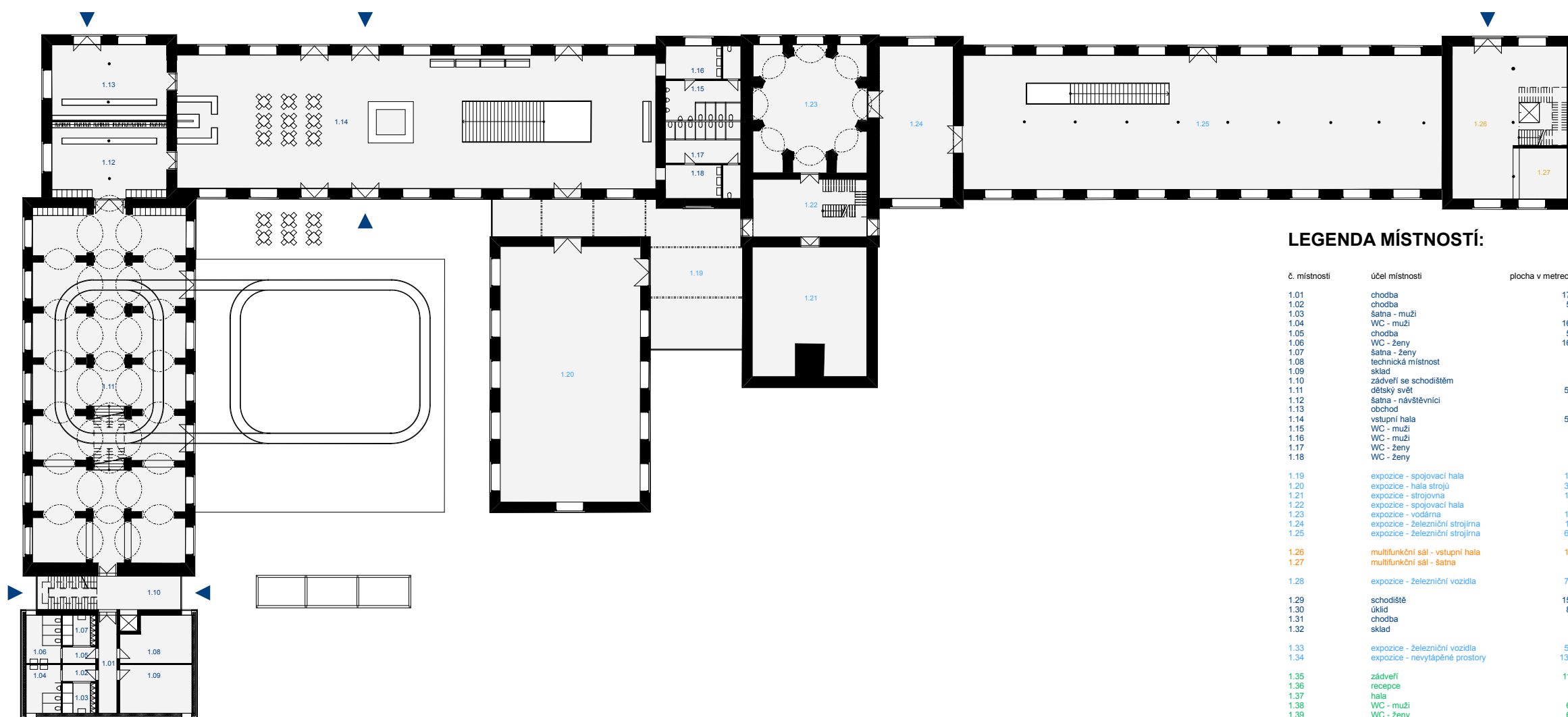
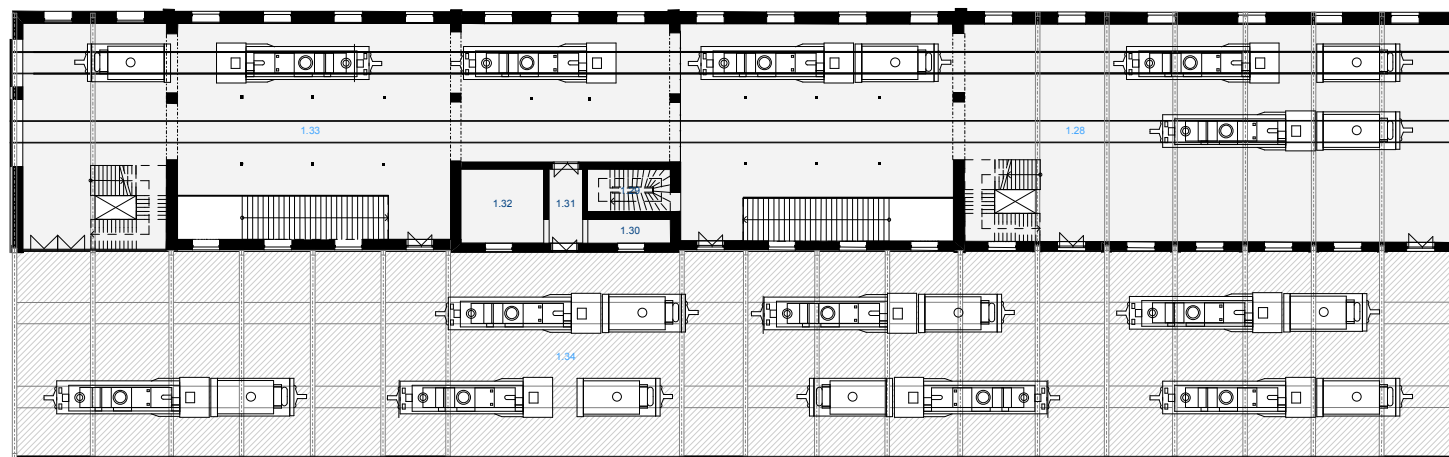
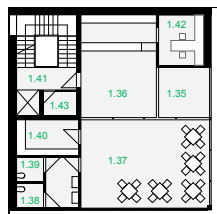
prostory přístupné pouze pro zaměstnance

- 11 administrativní část
- 12 zázemí administrativní části
- 13 zázemí expozice - kolejová vozidla
- 14 zázemí expozice - interaktivní část expozice



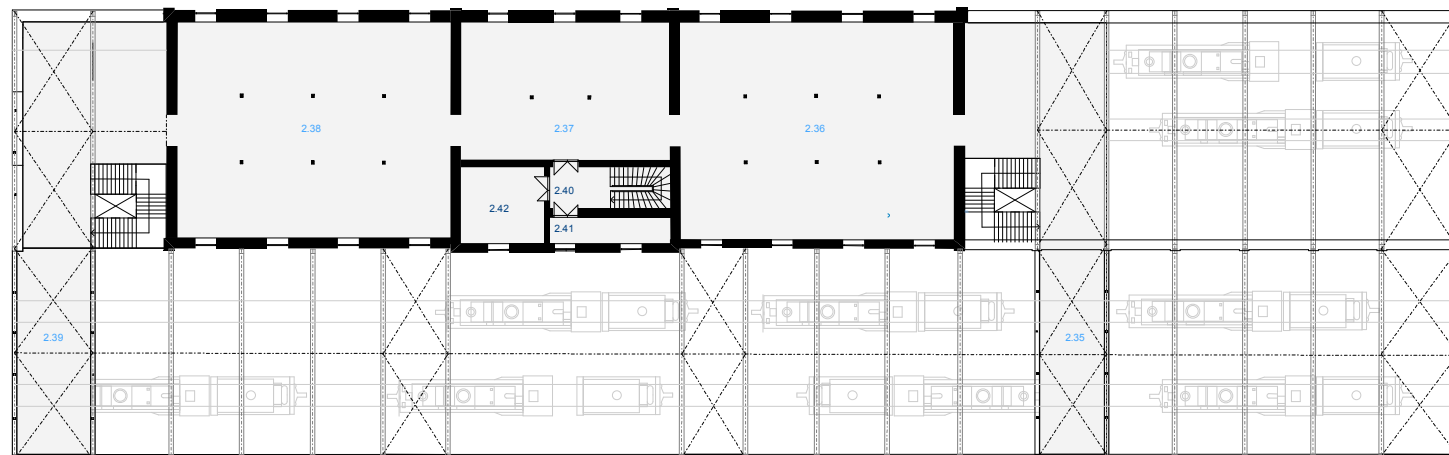
LEGENDA MÍSTNOSTÍ:

č. místnosti	účel místnosti	plocha v metrech ²
-1.01	expozice - spojovací tunel	159
-1.02	expozice - spojovací tunel	146



LEGENDA MÍSTNOSTÍ:

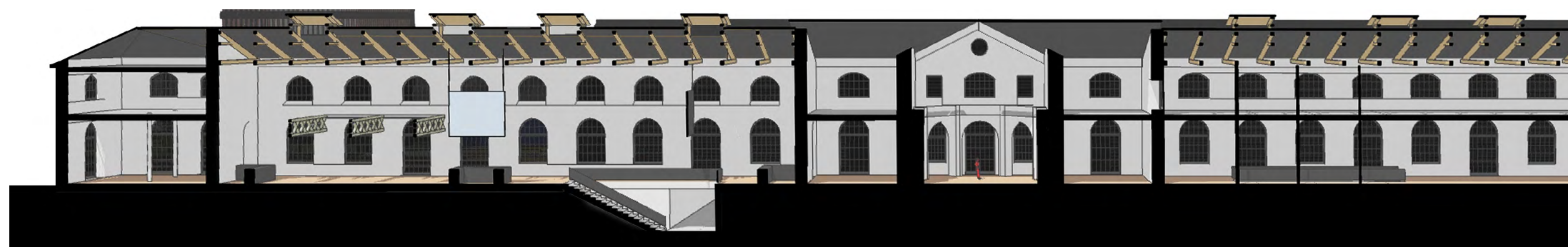
č. místnosti	účel místnosti	plocha v metrech ²
1.01	chodba	17,5
1.02	chodba	5,5
1.03	šatna - muži	10
1.04	WC - muži	16,5
1.05	chodba	5,5
1.06	WC - ženy	16,5
1.07	šatna - ženy	10
1.08	technická místnost	34
1.09	sklad	34
1.10	zádveří se schodištěm	51
1.11	dětský svět	505
1.12	šatna - návštěvníci	85
1.13	obchod	85
1.14	vstupní hala	575
1.15	WC - muži	29
1.16	WC - muži	25
1.17	WC - ženy	29
1.18	WC - ženy	25
1.19	expozice - spojovací hala	185
1.20	expozice - hala strojů	348
1.21	expozice - strojovna	136
1.22	expozice - spojovací hala	64
1.23	expozice - vodárna	132
1.24	expozice - železniční strojovna	110
1.25	expozice - železniční strojovna	625
1.26	multifunkční sál - vstupní hala	143
1.27	multifunkční sál - šatna	27
1.28	expozice - železniční vozidla	703
1.29	schodiště	15,5
1.30	úklid	8,5
1.31	chodba	11
1.32	sklad	28
1.33	expozice - železniční vozidla	513
1.34	expozice - nevytápěné prostory	1318
1.35	zádveří	11,5
1.36	recepce	35
1.37	hala	51
1.38	WC - muži	6,5
1.39	WC - ženy	6,5
1.40	kuchyně	10



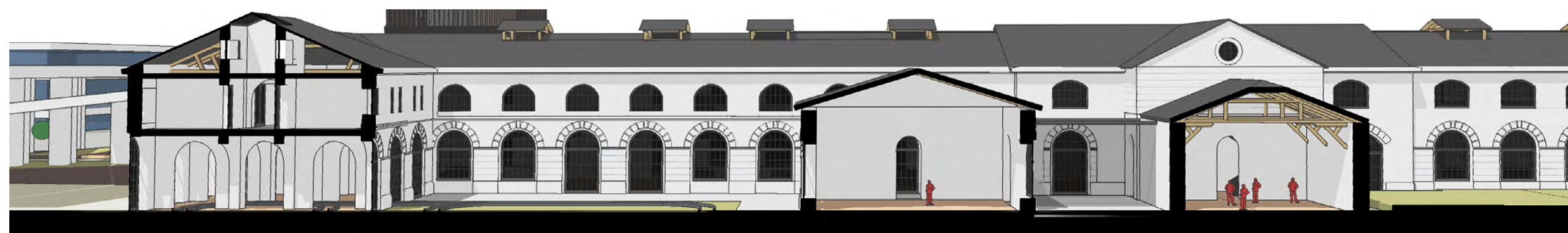
č. místnosti	účel místnosti	plocha v metrech ²
2.01	chodba	17,5
2.02	chodba	5,5
2.03	šatna - muži	10
2.04	WC - muži	16,5
2.05	chodba	5,5
2.06	WC - ženy	16,5
2.07	šatna - ženy	10
2.08	technická místnost	34
2.09	sklad	34
2.10	chodba se schodištěm	51
2.11	kancelář	24
2.12	kancelář	27
2.13	zasedací místnost	24
2.14	kancelář	27
2.15	kancelář	24
2.16	kancelář	26
2.17	kancelář	25
2.18	knihovna	174
2.19	zasedací místnost	25
2.20	archiv	52
2.21	kancelář	27
2.22	zasedací místnost	24
2.23	kancelář	27
2.24	kancelář	24
2.25	kancelář	110
2.26	expozice	112
2.27	expozice	72
2.28	expozice	39
2.29	sklad nábytku	112
2.30	multifunkční sál	413
2.31	foyer	213
2.32	hala se schodištěm	84
2.33	WC - ženy	25
2.34	WC - muži	31
2.35	expozice	136
2.36	expozice	265
2.37	expozice	128
2.38	expozice	263
2.39	expozice	145
2.40	schodiště	22
2.41	zázemí	14
2.42	technická místnost	29



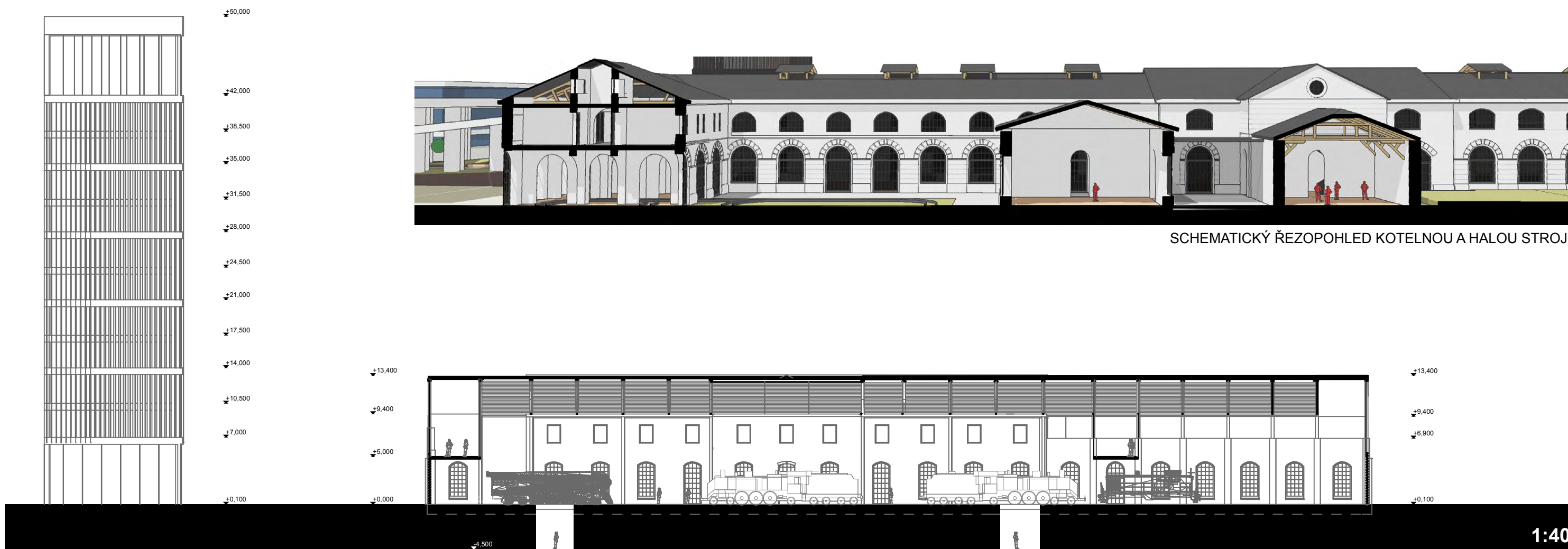
SCHEMATICKÝ ŘEZPOHLED HALOU EXPOZICE KOLEJOVÝCH VOZIDEL



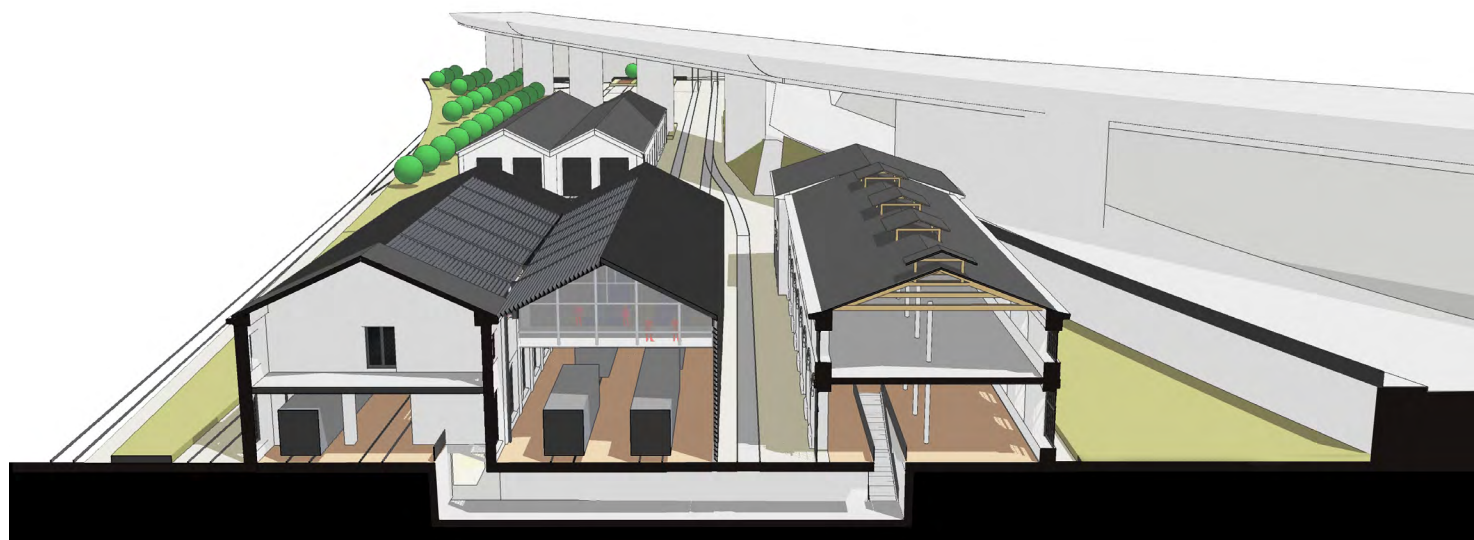
SCHEMATICKÝ ŘEZPOHLED OBJEKTEM BÝVALÝCH DÍLEN



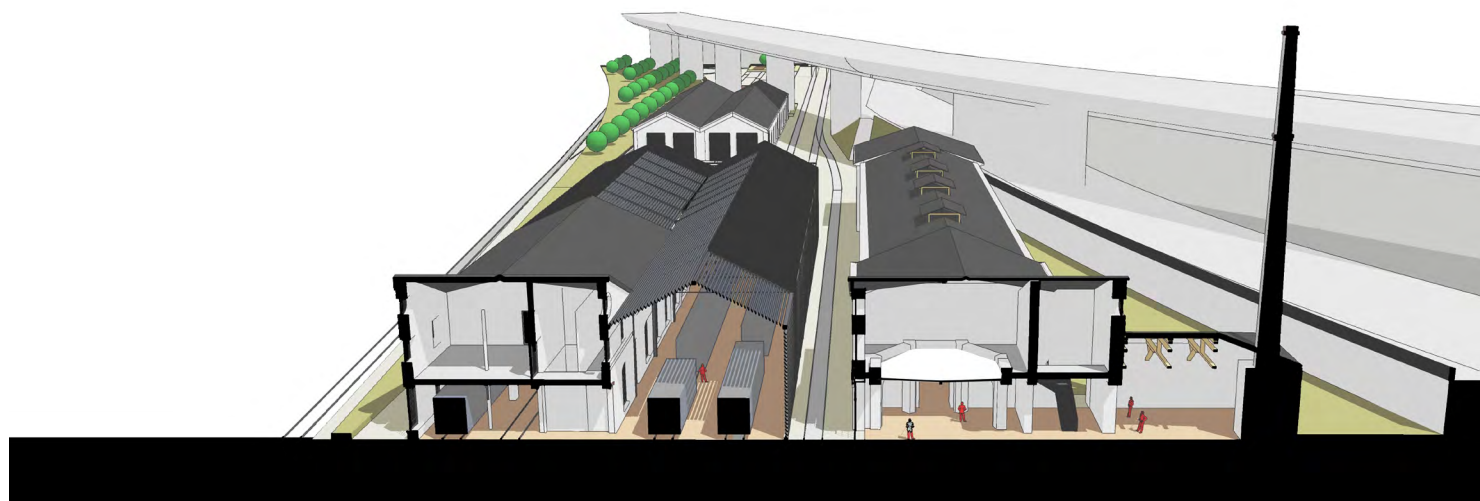
SCHEMATICKÝ ŘEZPOHLED KOTELNOU A HALOU STROJŮ



1:400



SCHEMATICKÝ ŘEZPOHLED

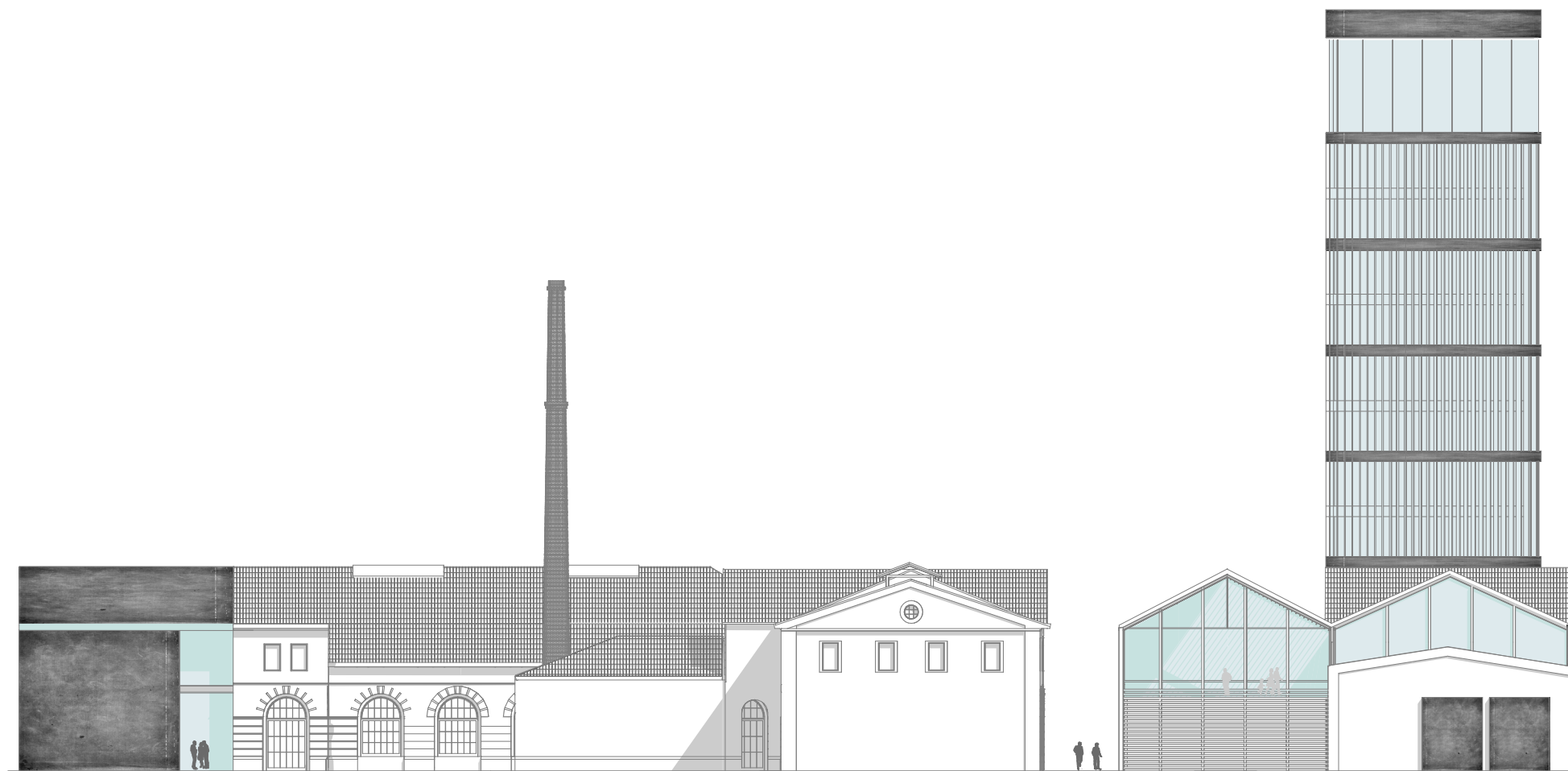


SCHEMATICKÝ ŘEZPOHLED

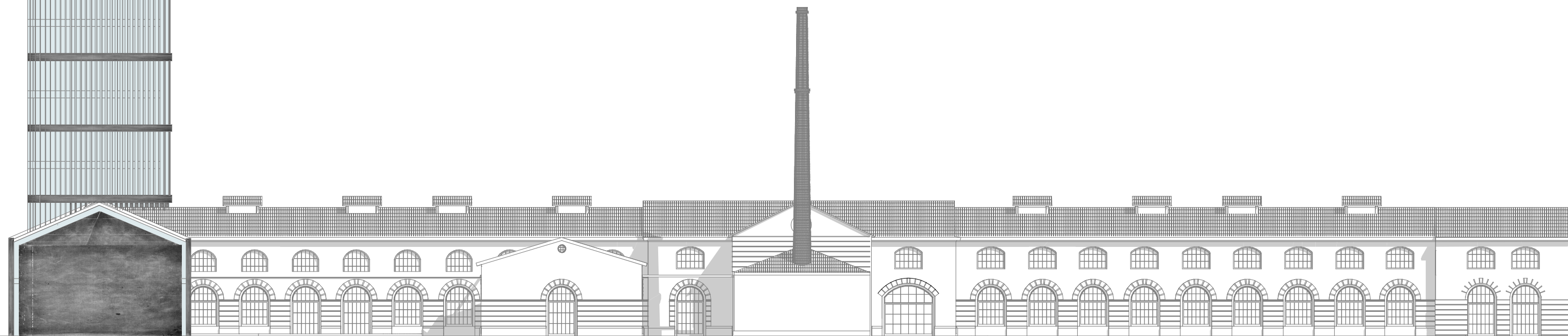


SCHEMATICKÝ ŘEZPOHLED

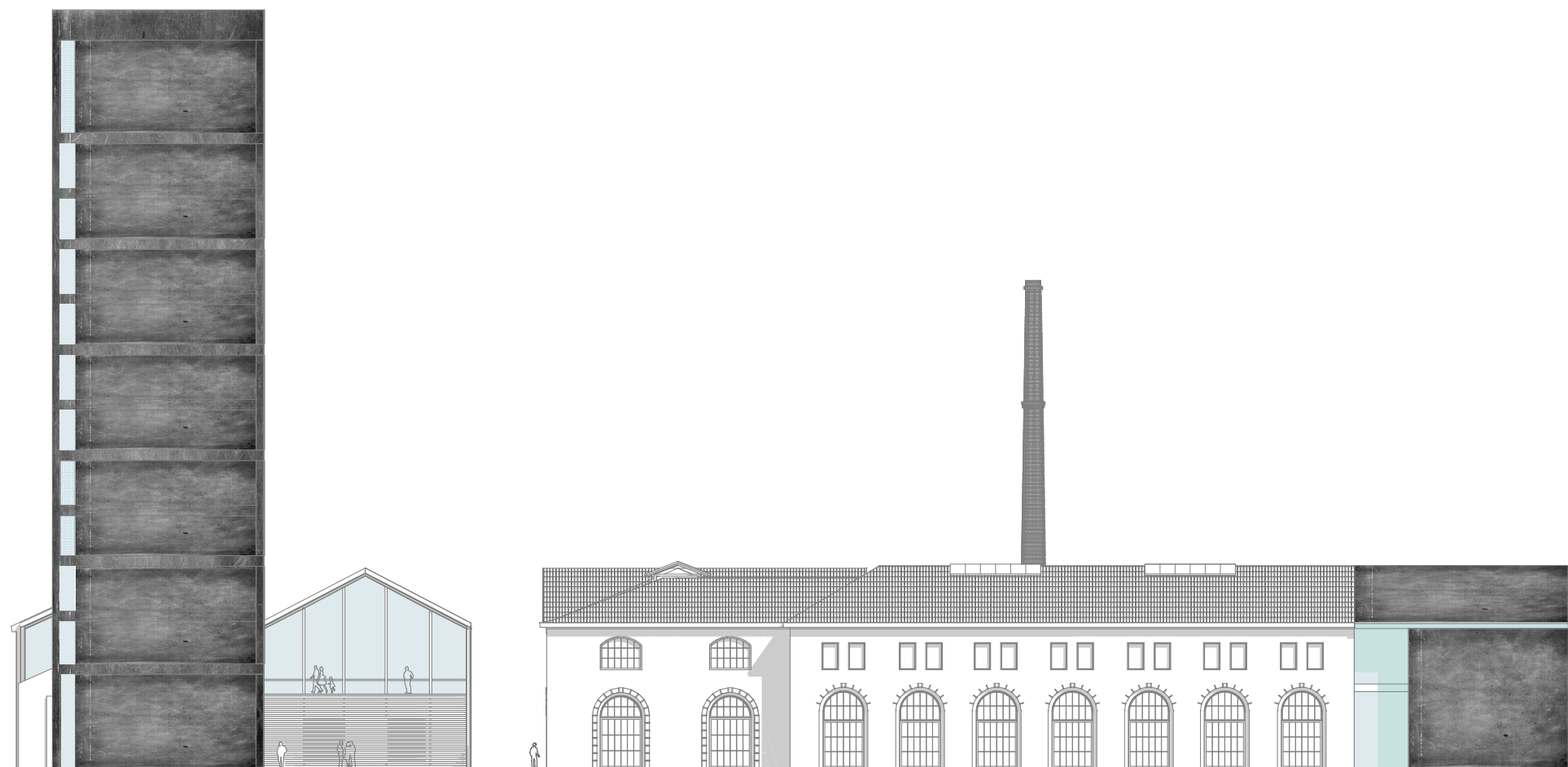




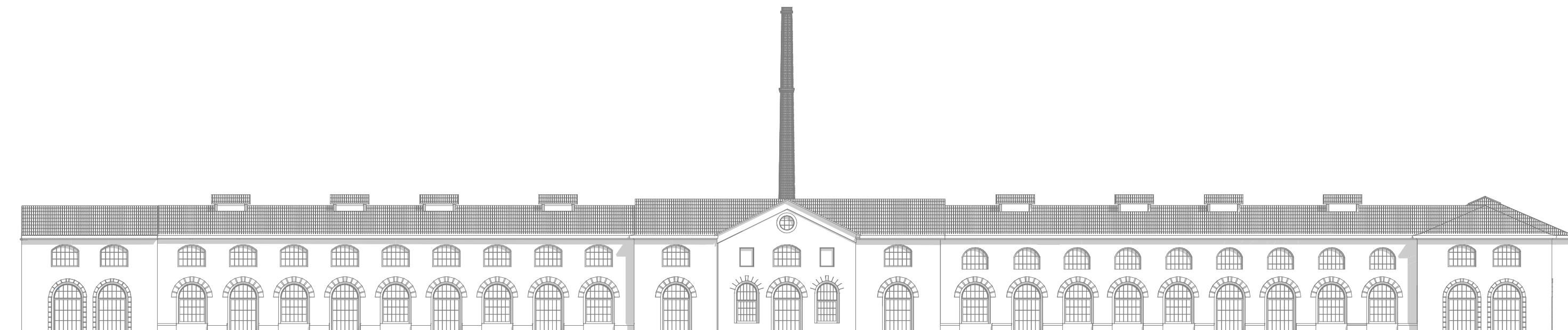
VÝCHODNÍ POHLED



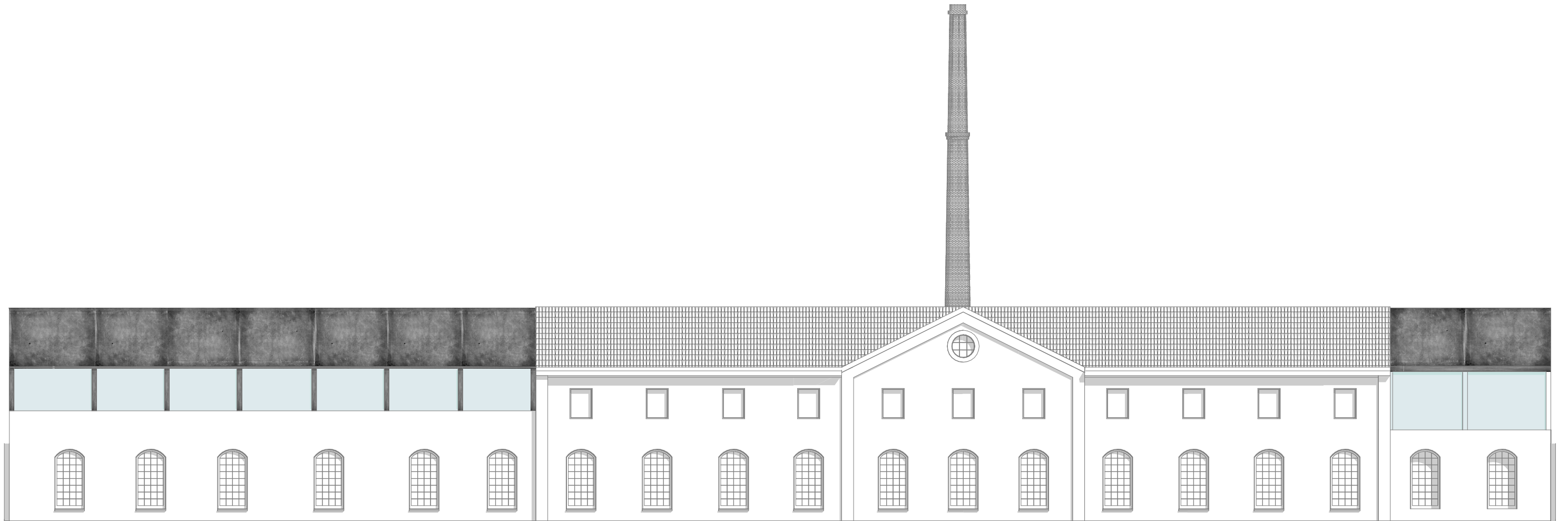
JIŽNÍ POHLED



ZÁPADNÍ POHLED



SEVERNÍ POHLED



SEVERNÍ POHLED



JIŽNÍ POHLED

