

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

FAKULTA UMĚNÍ A ARCHITEKTURY

Katedra architektury

Akademický rok 2006/07

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

pro:

Tomáše Rudolfa

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

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA
TECHNICKÉ UNIVERZITY V LIBERCI



3146088902

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 – středoměského 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.

LAR

[27]4

V12/04 Ab

vedoucí bakalářské práce_ing arch. Jiří Buček
vypracoval_tomáš Rudolf
akademický rok_2007/2008
technická univerzita liberec
fakulta architektury

nové využití území
vedoucí bakalářské práce_ing arch. Jiří Buček

europa 9

nové využití území
dejvického nádraží



europaan 9

nové využití území dejvického nádraží

vedoucí bakalářské práce_ing.arch. Jiří Buček

vypracoval_tomáš rudolf

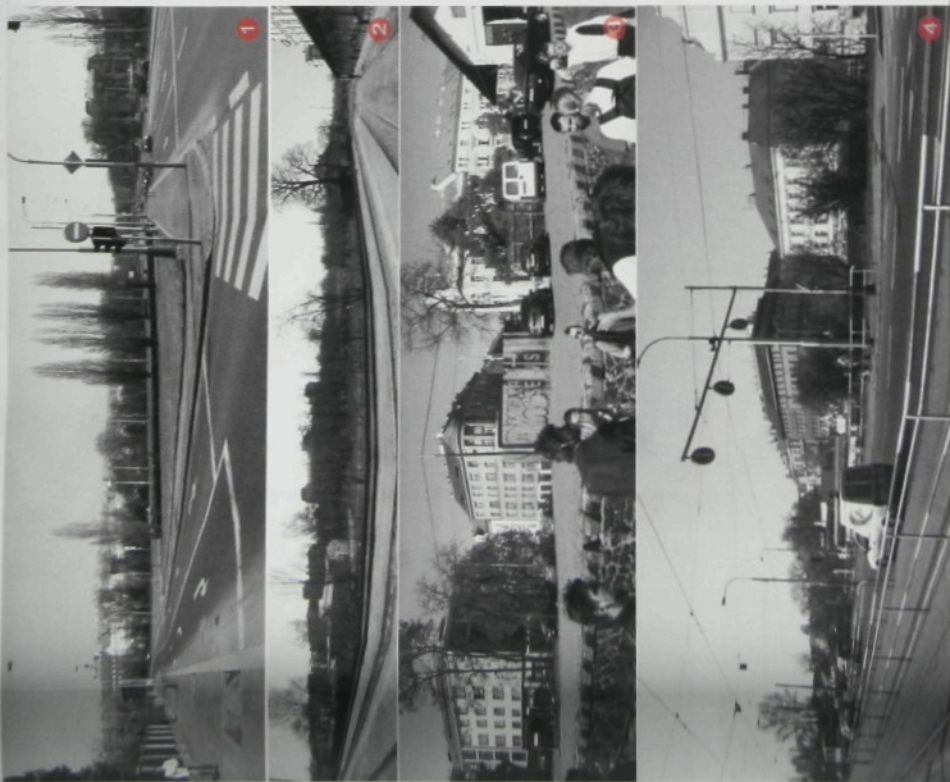
akademický rok_2007/2008

technická univerzita liberec

fakulta architektury



koncept & rozbor



bloková zástavba

vilová zástavba



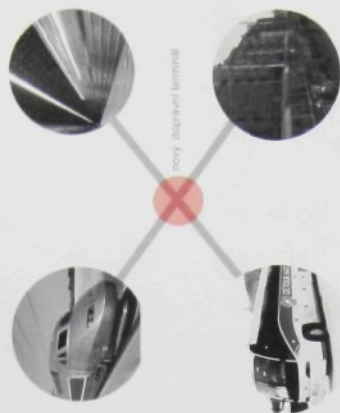
vilová zástavba

historická zástavba



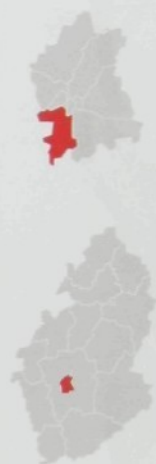
Česká republika, Praha

Česká republika, Praha 6, Smíchov



Koncept

Východním bodem konceptu byla skutečnost, že zahálením vlakové dopravy musí ztratit svůj charakter vlakového nádraží, proto jsem se snažil navrhnout liniovou zastávku, jejíž podélná osa by vytvářela spleť kolejí a spojů tak uzemí v jeden kompaktní celek



M1:3000



- plan design level
- plan design level
- plan design level
- plan design level
- plan design level



M1:2000

dejvická

váciavkova

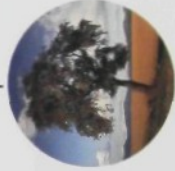
svatovítská

mládež hórátové

nástupíště dálkových autobusů



stávající zeleň



dřevo



kvádříková dlažba



tráva



zeleň



městský silniční okruž-výjezd



hlavní vstupy

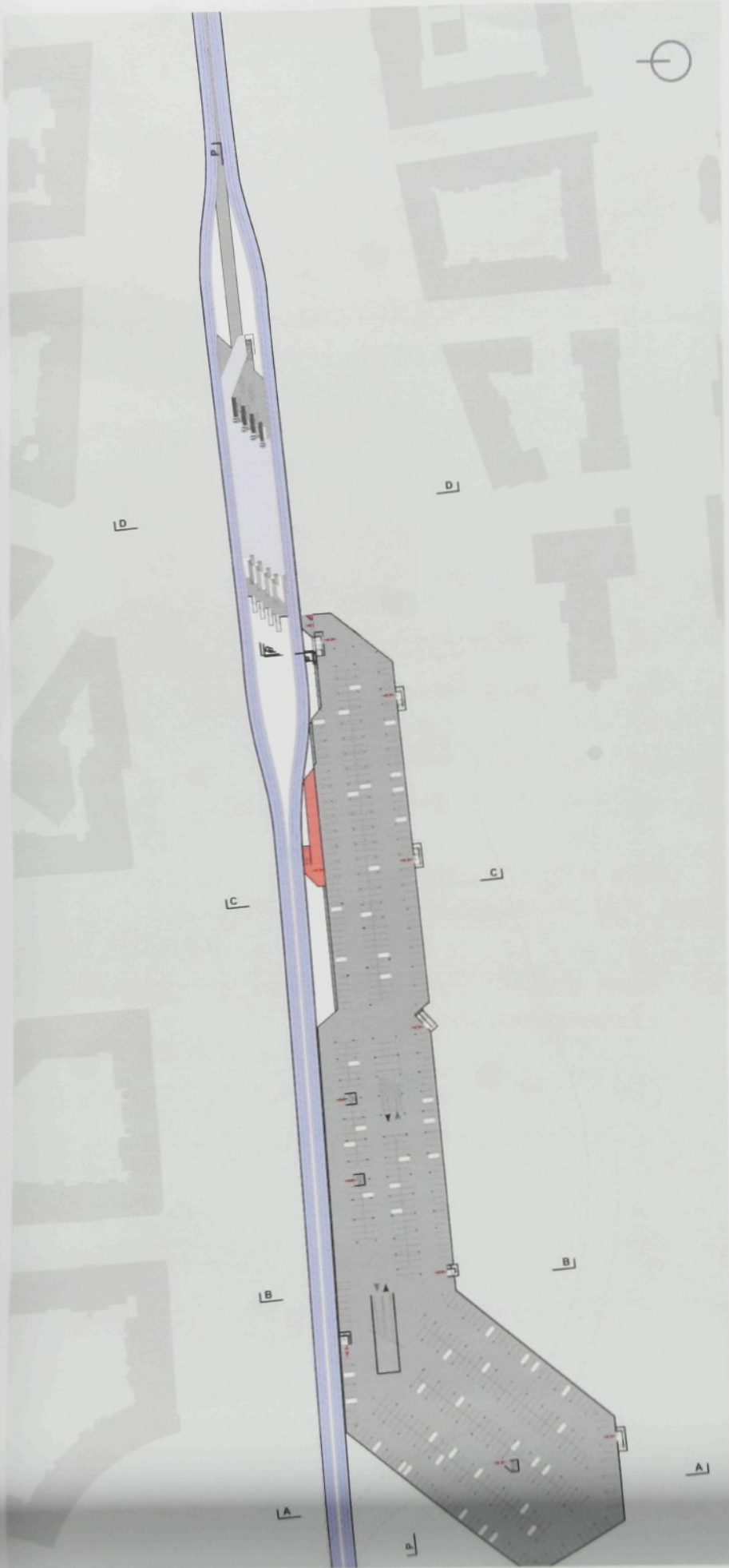


vjezd / výjezd z garáží



2. 2.

M1:1500



- prostor nástupišť
- parking / zásobování
- prostor železniční dráhy
- vozidla vjezd
- vozidla výjezd
- vstupy / výstupy

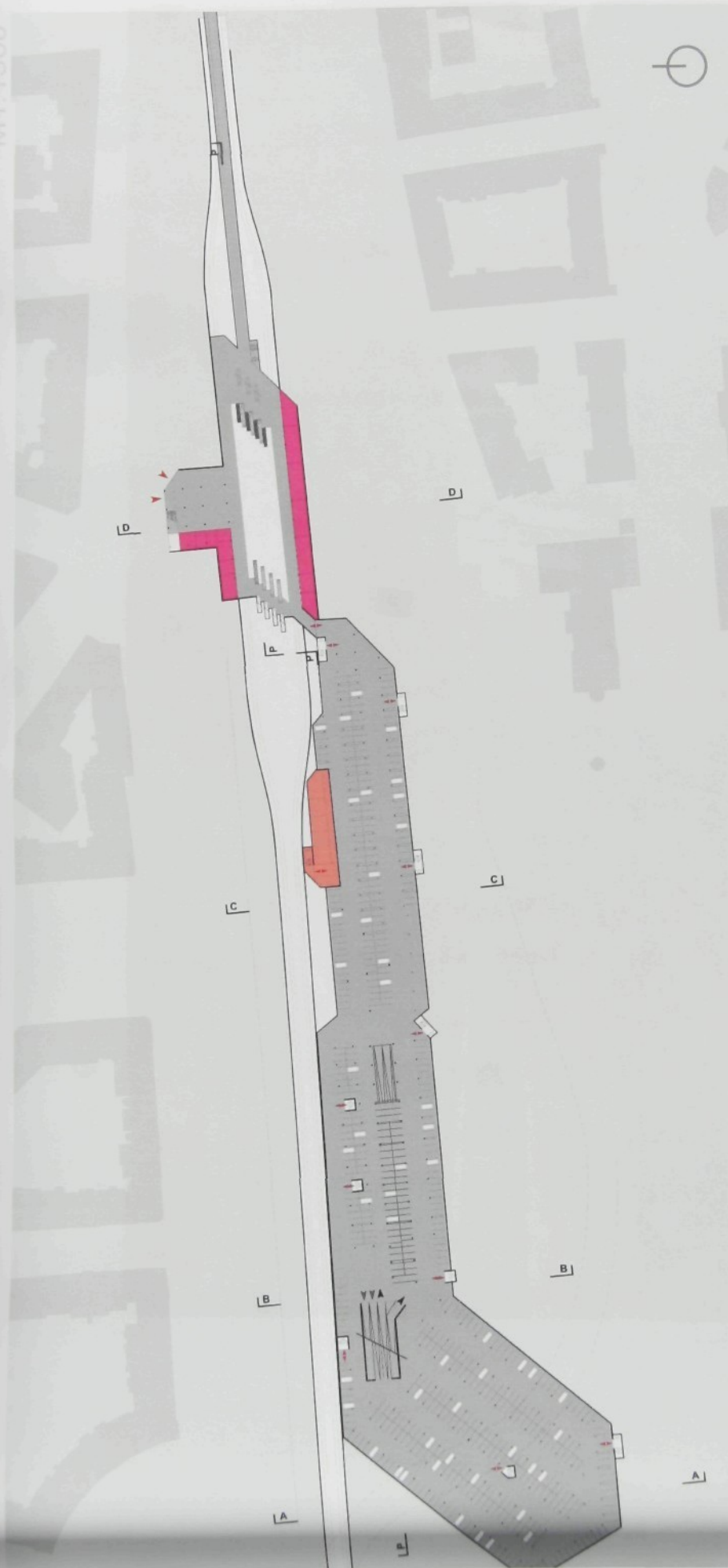
1

1

1

1

M1:1500



- parking / zásobování
- zázemí hotelu
- plocha pro obchody a služby
- vozidla vjezd
- vozidla výjezd
- nádražní ochoz
- vstupy / výstupy
- perspektiva



1111



M1:1500



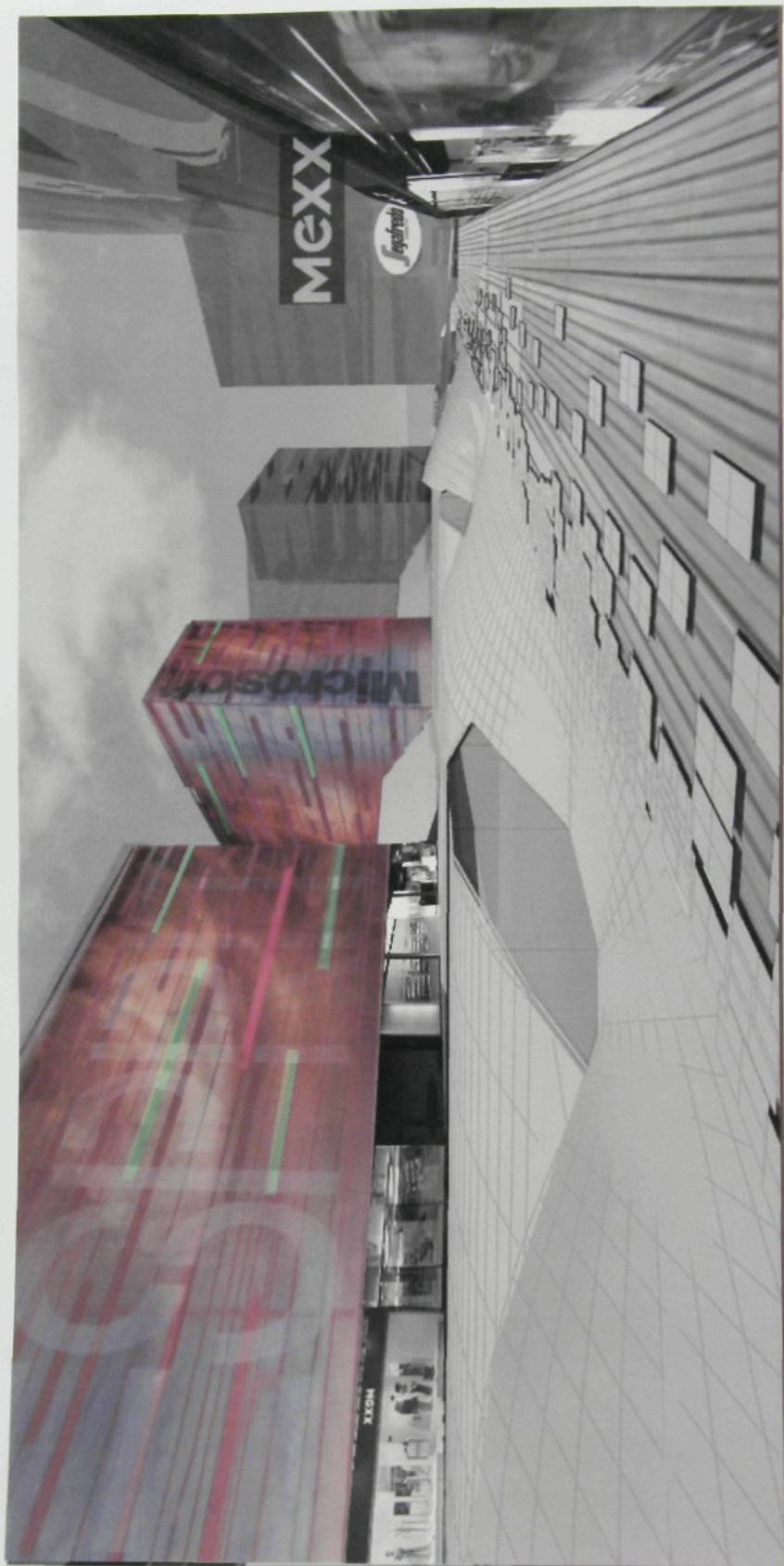
	nadraží / info		hypermarket_zázemí
	plocha pro obchody a služby		toalety
	pasáž		zázemí hotelu
	hotel_bar, recepcie		vozidla vjezd
	hotel_zázemí		vozidla výjezd
	hypermarket		vstupy / výstupy
			perspektiva



2. N. P.



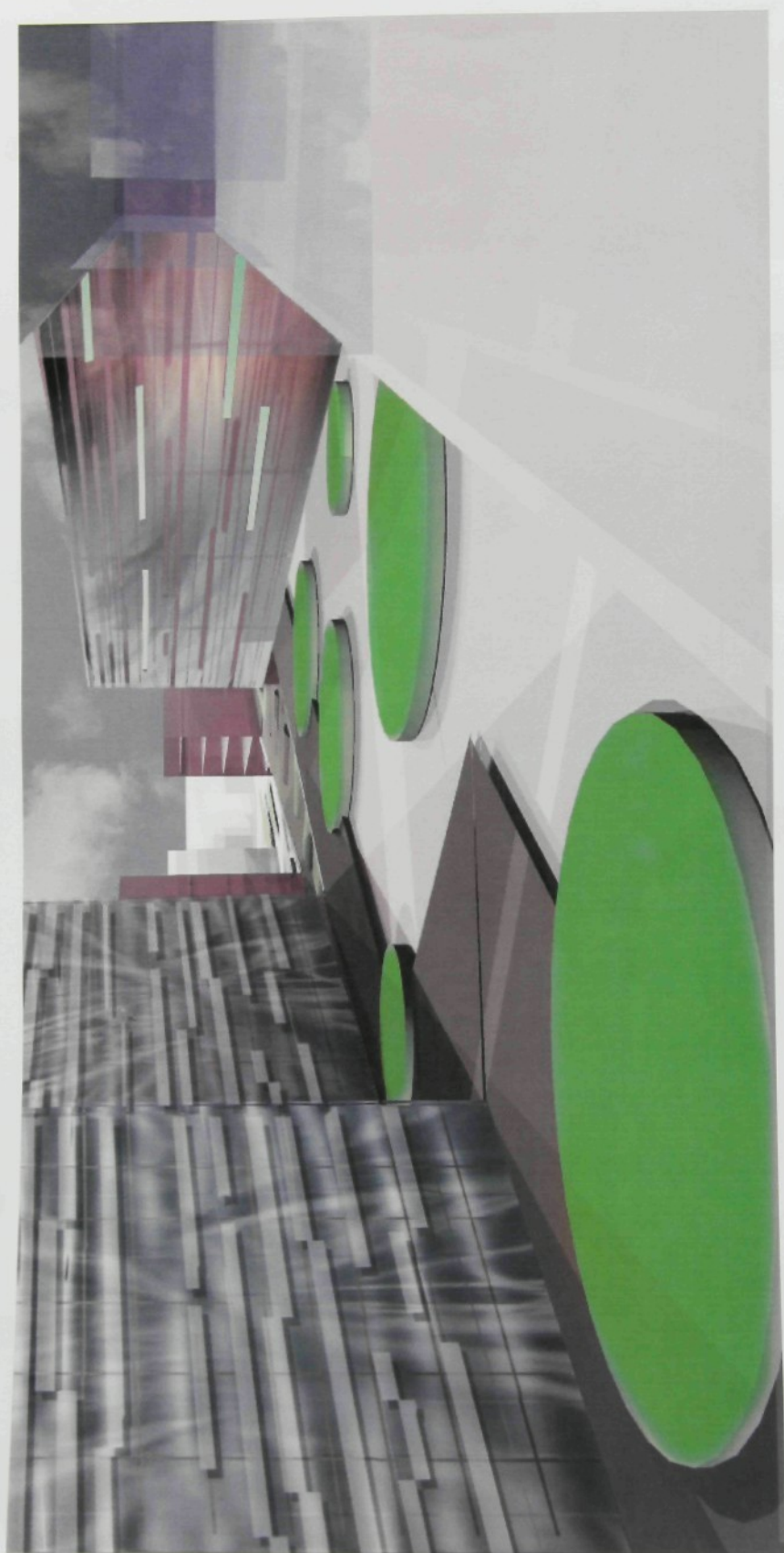
- | | |
|-----------------------------|--------------------|
| byty | hotel_žázemí |
| plocha pro obchody a služby | hypermarket |
| hotel, restaurace | hypermarket_žázemí |
| | administrativa |
| | vstupy / výstupy |
| | perspektiva |



3. 7. 2

M1:1500





4.7.2

M1:1500



byty

plocha pro obchody a služby

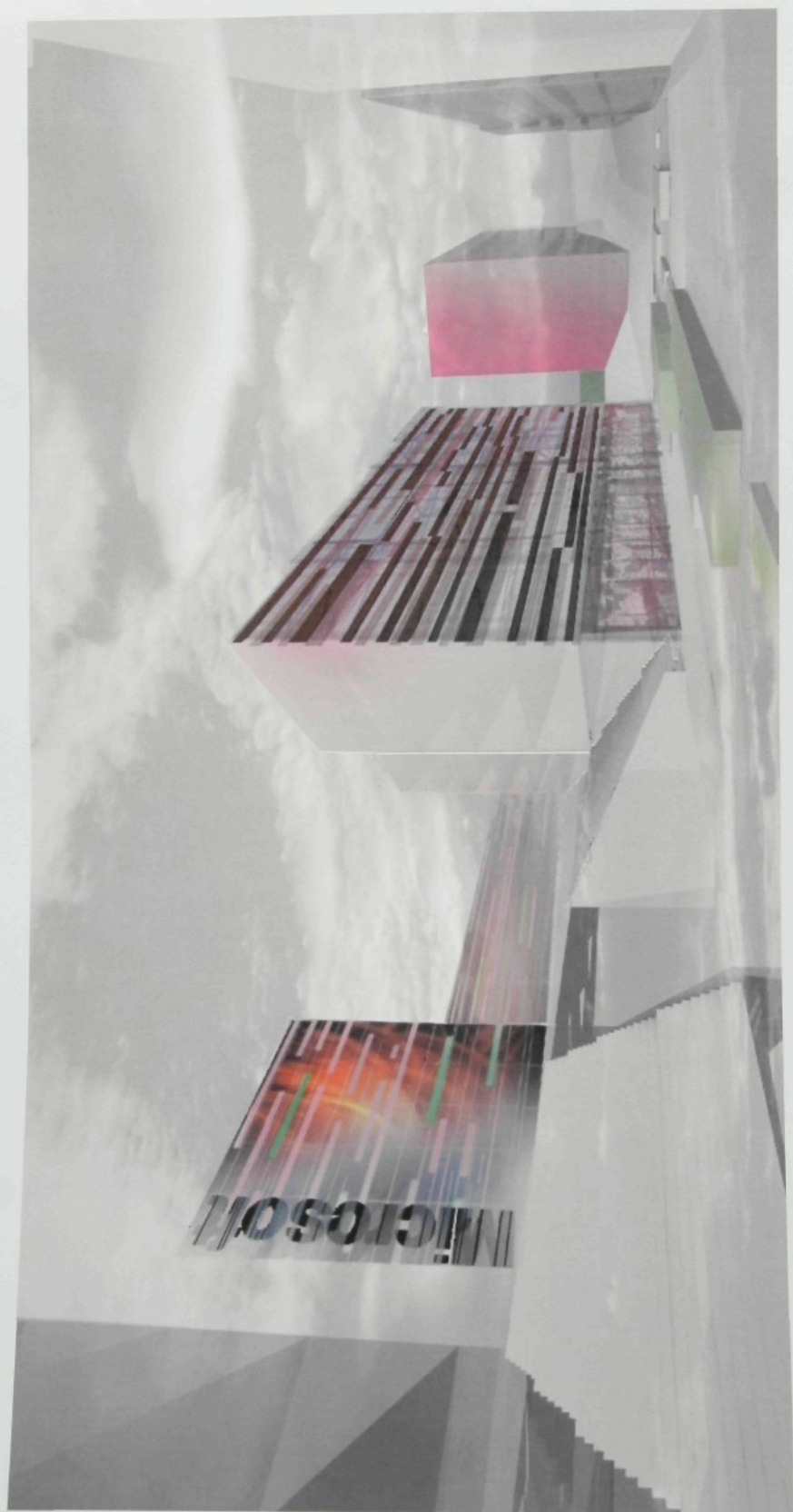
hotel

hotel_zazemi

administrativa

vstupy / vystupy

perspektiva



poohleedy

M1:1500



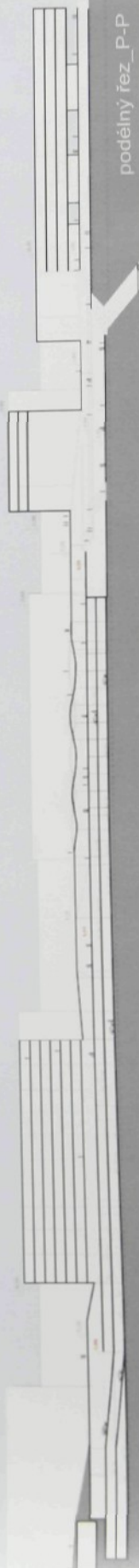
jižní pohled



severní pohled



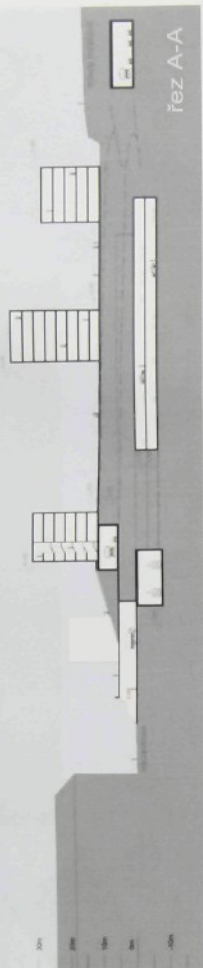
východní pohled



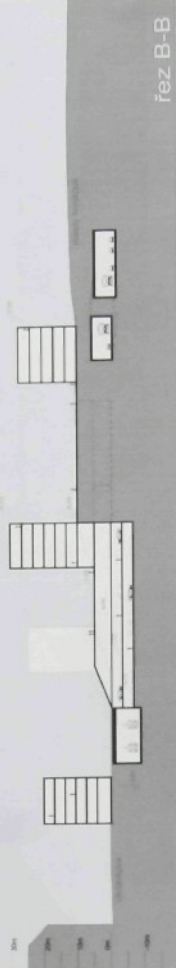
podélný řez_P-P

řezý

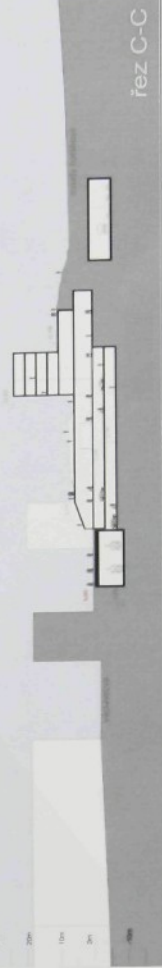
M1:1500



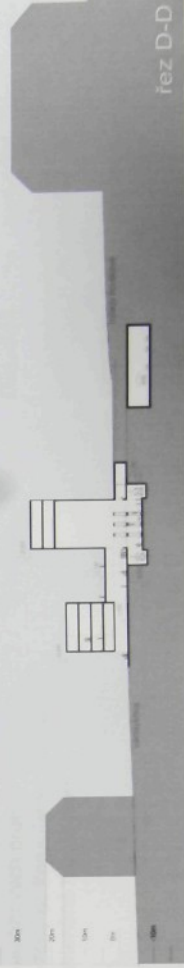
řez A-A



řez B-B



řez C-C



řez D-D



bilance ploch:
hotel disponuje 36 pokoji o celkové ploše 2050m²
velikosti jednotlivých pokojů jsou: 38, 50, 55, 65, 70, 95m²

- plocha pro obchody a služby
- hotel / restaurace
- hotel / restaurace / zázemí
- hotel / pokoje
- hotel / zázemí
- vstupy
- perspektiva

Nosnou konstrukci fasády atria tvoří příhradové sloupky trojúhelníkových profilů. Ty jsou ve spodní části velknuty do základu a v horní části drženy o konzolami. ve směru vodorovném jsou pak ztužny mezi sebou o.c.táhlý, skleněné tabule jsou k této konstrukci přichyceny bodově v rozích.



průvodní zpráva

úvod

Tato urbanistická studie popisuje nové řešení přílehlých prostor dejvického nádraží v Praze 6. Důležitost tohoto místa, které se má v budoucnu stát vedle Vítězného náměstí druhým centrem Dejvic, je a bude právě v tom, že se zde nachází velice důležitý dopravní uzel integrující v sobě stanici metra, tunely městského automobilového okruhu, tramvajovou dopravu dálkovou autobusovou dopravu a nově navrženou stanici rychlodráhy směřující přes Ruzyňské letiště na Kladno. Dalším důležitým aspektem je, funkce uzemí jakožto nástupního bodu pro návštěvu Pražského hradu. Tím přerůstá důležitost nejen pro Prahu 6, ale v rámci celé Prahy.

Ukolem projektu bylo nově definovat funkci tohoto uzemí, najít vhodnou formu a začlenit jej zpět do stávající městské struktury.

historie

historie osídlení samotných Dejvic sahá až do pravěku, což je doloženo nalezy pozůstatků po prvních obyvatelích a jejich kulturách již od starší doby kamenné. Stopý počátků slovanského osídlení jsou pak z konce 6. století.

Blízkost pražského hradu předurčovala tomu, že ves Dejvice byla původně podřízena královským zbožím a místní dvůr byl přikázán nejvyššímu pražskému purkrabství a to až do roku 1320, kdy jej kral Jan Lucemburský postoupil proboštví kostela sv. Vítá.

Oblast Dejvic ovlivnil v období od 15. do konce 18. století rozvoj vinařství, který nastal již za vlády Karla IV. Dejvická jižní strana byla zřejmě nadmíru příznivá pro pěstování vinné révy a vinice, zde byly zakládány v hojném počtu od 15. a hlavně v 16. století.

Na mnoha z nich také vznikly lisy a z nich se vyvinuly vinní usedlosti, z velké části zachované dodnes, i když často přestavěné. Tato historická oblast Dejvic se totiž začala zastavovat až po roce 1921, kdy byly vypracovány stavební plány, které ovšem respektovaly původní usedlosti.

Po začlenění Dejvic do Velké Prahy začala zejména na jejich východním okraji velkovysa výstavba - podobně jako Bubence - podle regulačního zastavovacího plánu Antonína Engla z roku 1921 v duchu klasicizující moderny. Tehdy bylo založeno Vítězné náměstí. Sem se také postupně přesunulo centrum Dejvic Kolem Vítězného náměstí se začal budovat areál vysokých škol, generální štáb a jiné důležité instituce. Vznikly také vilové čtvrti na Hanspaulce, Horní Sárci a na Babě.

Po válečném utlumu výstavby došlo k menší bytové výstavbě v Dejvicích v 50. letech, většina tehdy vzniklého domovního fondu byla určena pro armádu, která měla na Praze 6 své ústřední orgány i další zařízení. Také byl dostavěn areál vysokých škol.

historie řešeního uzemí

řešené území, tedy prostor železniční stanice Praha - Dejvice se nachází v souvislé městské zástavbě na rozhraní Dejvic a Bubence. Malokdo ví, že dnešní železniční stanice Praha - Dejvice je vůbec nejstarší železniční stanicí na současném území hl. m. Prahy. Její provoz byl zahájen už v roce 1831, kdy sem přijely první vlaky se dřevem na koněspřežné dráze z Lan. Samotná stanice koněspřežky ovšem ležela za hradbami, tedy mimo území tehdejší Prahy.

První železniční stanici v Praze tak vlastně bylo dnešní Masarykovo nádraží, které sice bylo uvedeno do provozu "až" v roce 1845, ale jako první leželo přímo na tehdejším území města Prahy. Až do roku 1861 sloužila koněspřežka pouze nakladní dopravě. Kromě dříví se vozilo i uhlí. Osobní doprava se na koněspřežné dráze udržela pouze do roku 1863, kdy byla trať přestavěna na klasicou železnici s parostrojním provozem, kterou provozovala Buštěhradská dráha. Od zavedení parostrojního provozu se nejezdí do Lan, ale na Kladno.

V roce 1868 byla prodloužena trať Buštěhradské dráhy do Buben, kde se napojila na Severní státní dráhu Praha - Ústí nad Labem - Dražďany a vlaky po ní mohly pokračovat na Masarykovo nádraží.

Po této trati jsou vedeny vlaky osobní (zastávkové), spěšné a rychlíky. V Dejvicích zastavují všechny Pražskou konečnou těchto vlaků je Masarykovo nádraží. Opačným směrem jezdí do Kladna, Rakovníka, Kralup nad Vltavou přes Kladno nebo rychlíky až do Chomutova.

Trat' je dosud jednokolejná a neelektrifikovaná. Stanice Praha - Dejvice má tři dopravní koleje, kromě nichž se před stanicí budovou nacházejí ještě dvě koleje manipulační. Výpravní budova pochází z roku 1873 a vchází se do ní z Václavkovy ulice. Cestujícím v budově slouží výjezdův šikovník. Šikovník je skryt očím návštěvníků zůstává prezidentský salonek z roku 1937. Jednou z podmínek projektu je právě zachování této budovy.

analýza území

Řešené území leží na hranici pražské historické rezervace je ze severu ohraničeno Václavkovou a Dejvickou ulicí, z jihu dopravně vytičenou ulicí Mladý Horákov, ze západu nadjezdem ulice Svatovítské (prašný most) a z východu přejezdem ulice Bubenečské. Terén řešeného území je prudce svažité směrem od ulice Mladý Horákov k nádraží.

Nedramatičtější je situace v západní části, kde je výškový rozdíl mezi ulicí Mladý Horákov a nádražím největší.

V současné době je hlavní část řešeného území užívána jako železniční nádraží Praha-Dejvice. Zbylé části území pak vyplňují vietnamské stánky, stavebniny, autodoliny, zahradnictví, sklady, zarostlé a opuštěné objekty.

V těsné blízkosti železniční stanice Praha - Dejvice, ale na opačné straně kolejí než je výpravní budova, leží na ulici Mladý Horákov zastávka tramvají a městských, regionálních i dálkových autobusů Hradčanská a pod ní i stejnojmenná stanice trasy metra A. Na straně výpravní budovy je ukončena v ulici Pod Kaštaný autobusová linka číslo 131.

Hlavní spojení řešeného území a Vítězného náměstí tvoří ulice Svatovítská a především „nakupní“ ulice Dejvická směřující přes vítězné náměstí k areálu vysokých škol.

Ulice Václavkova pak tvoří podélný přechod mezi řešeným územím a Engellovou blokovou zastavbou bytů, ležící severně od železnice, která představuje dobrou kvalitu městského bydlení i dnes. K Vítěznému náměstí se dostaneme pěšky přibližně za 10min. To je zhruba stejná doba jakou potřebujeme k tomu, aby jsme se pěšky dostali na letenskou pláň resp. k budově národní knihovny. Její stavba se připravuje. Pražský hrad je potom vzdálen pouhých 300m jižně od řešeného území.

V posledních letech se uvažuje o přestavbě tratě z Prahy do Kladna na dvoukolejnou. Tím se z Dejvic stane pouze zastávka bez vyhybek. Dvoukolejná elektrifikovaná trat' by navíc byla zahloblena pod zemí, aby mohl být zrušen úrovňový přejezd Bubenečské ulice. Zároveň by měl vzniknout jakýsi záhyb této tratě, který by obsloužil také ruzyňské letiště a spojil jej s centrem obou měst. Současně dojde i k prodloužením trasy metra A z Dejvic na Ruzyňské letiště.

Idea

Základní ideou projektu je transformovat špatně využitě území do podoby zastavby polyfunkčního typu a maximální integraci všech dopravních a pěších uzlů v jeden celek

Koncept

Východiskem bodem konceptu byla skutečnost, že zahloubením vlakové dopravy místo ztráty svého charakteru vlakového nádraží, proto jsem se snažil navrhnout liniovou zastavbu, jejíž podélné osy jakoby vytváří spleť kolejí a spojují tak území v jeden kompaktní celek. Srdcem celého místa je prostor mezi Hradčanskou stanicí metra a současným devickým nádražím, kde vznikne terminál sloužící jednak jako stanice zapuštěné dvoukolejné rychlodráhy i jako přestupní a výstupní (nastupní) bod metra. Přestupní vazba rychlodráha- tramvaj a autobus je vedena přímým výstupem z nového terminálu resp. podzemním podchodem pod ulici Milady Horákové. Funkce i trasy tramvaje i autobusů tak zůstávají nezměněny.

Prostor současného Dejvického nádraží, vyplní polyfunkční zastavba

Rozvržení funkčních zón (administrativa, obchod, bydlení, služby...) vychází z předchozí analýzy kvality území

Administrativa je tedy umístěna v jižní části podél rušné ulice Milady Horákové. Bytové domy jsou naopak umístěny v relativně klidné západní části území s fasádami orientovanými na jih. Již zmiňovaný dopravní terminál je pak na východní části spolu s hotelem. Nová zastávka je orientována podélnou osou směrem západ-východ a vyrůstá z terasovitých platforem, které reagují na terénní podmínky území.

Zásadní věcí bylo vytvořit mezi budovami takový prostor, který bude pořád „živý“, kde bude docházet k nepřetržitému střetávání různých lidí všech generací. Každá ze tří teras je pojata odlišně, ale v zásadě se snaží vytvářet zajímavý a příjemný prostor pro pobyt a pohyb lidí. Terasy v sobě skrývají pasáž s obchody a hypermarketem.

Centrem pasáže je vstup z před prostoru budovy Dejvického nádraží, které zůstává zachováno. Toto místo je důležité i z hlediska vizuálního kontaktu se všemi terasami, ale i směrem k Dejvické ulici.

Podzemní část pak tvoří parking s kapacitou 1050 míst, který je propojen s prostory nad ním, ale i navazuje na prostor ochotu dopravního terminálu (funkce „park and drive“). Vjezd do parkingu je v západní části z ulice Svatovítské. Parking současně slouží i k zásobování jednotlivých míst komplexu.

zemní práce a základny

Po obou podélných stranách řešeného území dojde k povrchovému hloubení tunelů pro železniční dráhu a silniční obchvat. Současně tak bude vytřezena zemina z území do potřebné hloubky pro založení podzemních garáží, které tvoří spodní část většiny nových objektů. Ostatní budovy jsou založeny samostatně, případně srušeny s konstrukcemi tunelů.

konstrukční systém

Svislé konstrukce tvoří u většiny objektů (administrativa, obchody, garáže...) monolitický železobetonový skelet s osovými vzdálenostmi podle druhu objektu (3-8,2m). Systém sloupů prochází svisle nad sebou až do nejspodnějšího patra garáží. Obvodové železobetonové zdi pod terénem slouží jako opěrné zdi proti zeminnu tlaku.

Svislé konstrukce u bytových domů tvoří systém zděných nosných příčných stěn ztužených betonovými jádry vertikální komunikace.

Rozdílné jsou i konstrukční výšky, kde největší 5,15m a 2 NP tedy pasáže resp. vjezd do parkingu (zasobování). Podzemní parking má konstrukční výšku 3,35m. Ostatní konstrukční výšky jsou u administrativy 3,5m a bydlení potom 3,30m resp. 3,25m.

Vodorovné konstrukce stropů tvoří u všech objektů monolitické železobetonové desky.

Úprava povrchů

Plocha podlah podzemních garáží je opatřena samonivelací stěrkou opatřenou nátěrem vytvářejícím barevné zóny určující vyhrazené stání (např. pro administrativu, bydlení atd.). Stejně tak jako vstupy/výstupy z garáží. Konstrukce sloupů a stropů zůstávají ponechány jako betonové.

Prostorům pasáží dominuje konstrukce stropu zvláště tvaru, která poskytuje boční osvětlení prostorů. Betonový povrch této konstrukce je opatřen štekrovou omítkou světlé barvy. Kontrastní pak bude podsvětlená transparentní podlaha s barevnými reklamními motivy a skleněné výklade prodejen. Obdobně tomu bude i v případě dopravního terminálu, který na pasáži volně navazuje.

Venkovní prostory teras a prostor jsou řešeny následovně. Vstupní prostor před budovou Dejvického nádraží je vydlážděn z betonových kvadrátů (o rozměrech 200x150x1000mm). Kladených na vazbu podlažně s pozemkem. Prvky zeleně jsou zatravněné pásy, které jsou různé výškově uspořádány vůči okolnímu dlaždění. Tyto pásy umožňují i osazení střední a vyšší zelení. Některé z pásů jsou nahrazeny dřevěnými rošty sloužící jako lavičky. Po schodech, které jsou tvořeny kombinací dřeva, betonu a zeleně, a rovněž slouží jako místo k odpočinku a posezení lidí, se dostáváme na 1. terasu jejíž povrch tvoří dřevěné paluby a zatravněné zvláště plochy dřevěný povrch přechází i na 2. terasu. Zbylou část 2. terasy tvoří dlaždění (viz prostor nádraží) a vyvýšené zatravněné skruže různých průměrů a výšek jejíž obvod bude opatřen dřevěným roštem umožňující posezení. U některých může být tráva nahrazena vodním prvkem, nebo osazena střími či vyšší zelení.

fasády

Fasády hrají jednu z estetických rolí celého projektu. Skleněné plochy jsou členěny rástrem vertikálních prvků (hranolů) různých délek, barev a materiálů. Fasády administrativy a ostatní veřejné části jsou rastrovány systémem dřevěným plastovým, v noci svítícími hranoly. Naopak u bytů jsou tyto hranoly obloženy dřevem resp. plechem. A jejich tvar „truhličky“ je předurčuje k osazení popínavě zeleně.

Skleněné fasády jsou konstrukčně řešeny jako strukturální zasklení lepené na hliníkový rám. Rám je kotven k žb. konstrukci budov.

Hlavní prosklené fasády kancelářské administrativy a obchodů jsou otevřené na jih. Je tedy jasné, že tyto budovy mít značné tepelné zisky, jejich negativní vliv by se mohl projevit na vnitřním mikroklimatu budov a vysokých nákladech na provoz vzduchotechniky a klimatizace, proto jsou fasády směrem do ulice Milady Horákové dvojité. To přispívá i k odhlazení provozu, právě z této ulice. Konstrukčně se jedná o strukturální zasklení vnějšího pláště, vnější plášť strukturálního zasklení je lepen na předzasklený hliníkový rám. Rám je kotven k žb. konstrukci budovy. Druhá vnitřní fasáda je opatřena otevíracími okny a vzduchová mezera mezi oběma fasádami činí 600mm.

bilance ploch

bydlení	27 200m ²
administrativa/pronajimatelná plocha	19 500m ²
obchody/služby	14100m ²
celková zastavěná plocha	31 500 m ²

Bytové plochy jsou rozděleny do 5 bloků v západní části řešeného území. Komunikační systém, uspořádání a velikost bytů bylo podřízeno konkrétním podmínkám umístění daného bloku. Bloky jsou očíslovány postupně od severu k jihu.

blok1 -jedna se o sekciový typ o celkové ploše bytových prostor 7750m² a celkem 60bytů (velikosti 80 m² 135 m² 240m²) fasáda je orientovaná k jihu

blok2 -schodišťový typ o celkové ploše bytových prostor 6510m² a celkem 44bytů (velikosti 90 m² 120 m² 166m²) fasáda orientovaná k jihu

blok3 -pavlačový typ o celkové ploše bytových prostor 4350m² a celkem 50bytů (velikosti 75m² 80 m² 90m²) fasáda je orientovaná k jihu

blok4 -sekciový typ o celkové ploše bytových prostor 2690m² a celkem 25bytů (velikosti 80m² 90 m² 105m² 150m²) fasáda je orientovaná k jihu

blok5 -schodišťový typ o celkové ploše bytových prostor 5900m² a celkem 25bytů (velikosti 80m² 90 m² 105m² 150m²) fasáda je orientovaná k jihu

seznam příloh

A- seznam příloh

B- rozbor

B1- koncept

C- návrh

C1- širších vztah M1:2000

C2- celková situace řešeného území M1:1000

C3- půdorysy podlaží M1:500

C3A0-2 PP

C3A- 1 PP

C3B- 1.NP

C3C- 2.NP

C3D- 3.NP

C3E- 4.NP

C4- příčné řezy M1:500

C5- pohledy + pod.řez M1:500

C6- architektonický detail M1:200

C7-model M1:1000

D- průvodní a tech. zpráva

E- sada zmenšených výkresů

poznámky:

text popisující územím, je úpravou textu podle: *Lukáš Vrobel*, Pražské železniční stanice a zastávky, 12. 10. 2001, <http://prahamhd.vhd.cz/Draha/dejvice.htm>

historická část je úprava textu z : Městská část Praha 6, Oficiální server MČ Praha 6, Vývoj osídlení a členění, cit. 29. 5. 2007, http://www.praha6.cz/vyvoj_osidleni.html

a z: Městská část Praha 6, Oficiální server MČ Praha 6, Historie, cit. 22. 5. 2007, http://www.praha6.cz/praha6_historie.html

použitá literatura:

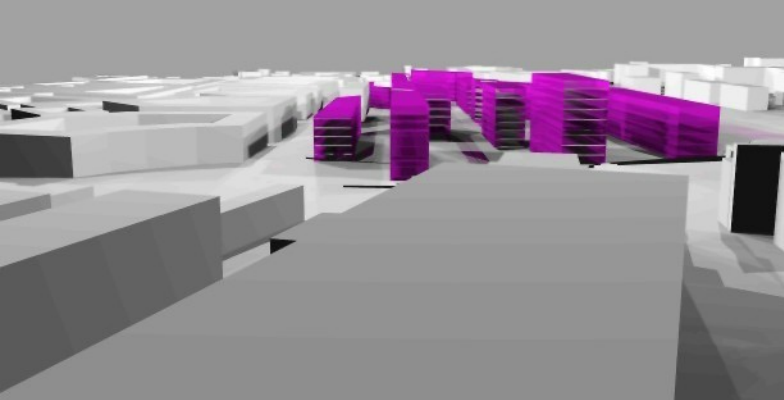
Alessia Ferrarini, *Railway stations, from the gare de l'est to penn station*, milano, electa architecture, 2004

Pavel Schreier, *Poutavý svět koleji*, Praha, Baset 2005

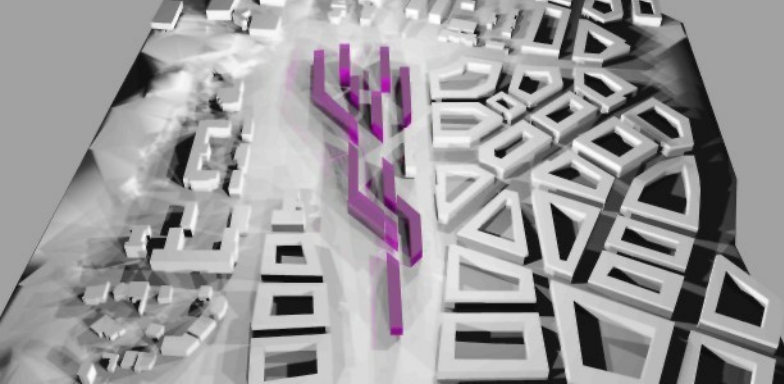
Lynch, Kevin, *Obraz města*, Praha, 2004

Gehl, J.: *Život mezi budovami* : užívání veřejných prostranství, Boskovice, Albert, 2000

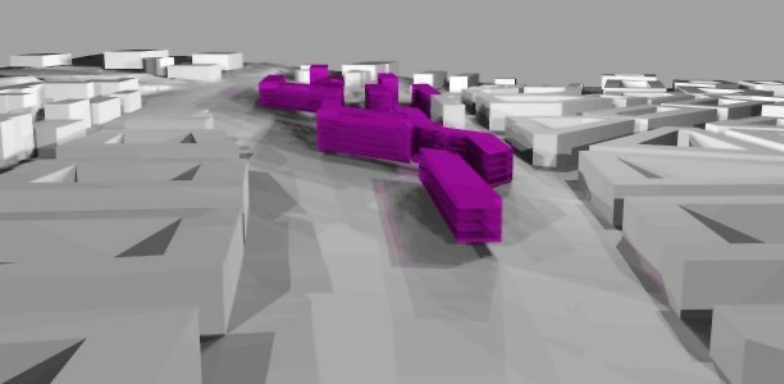


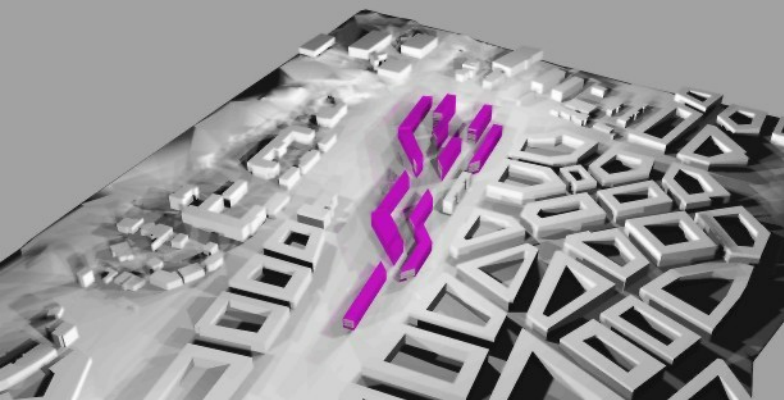




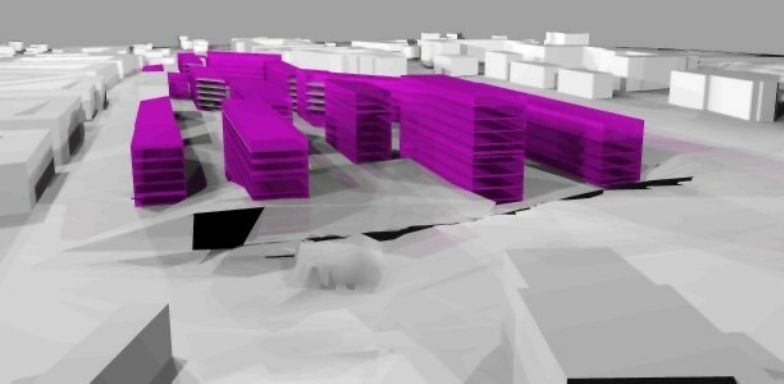








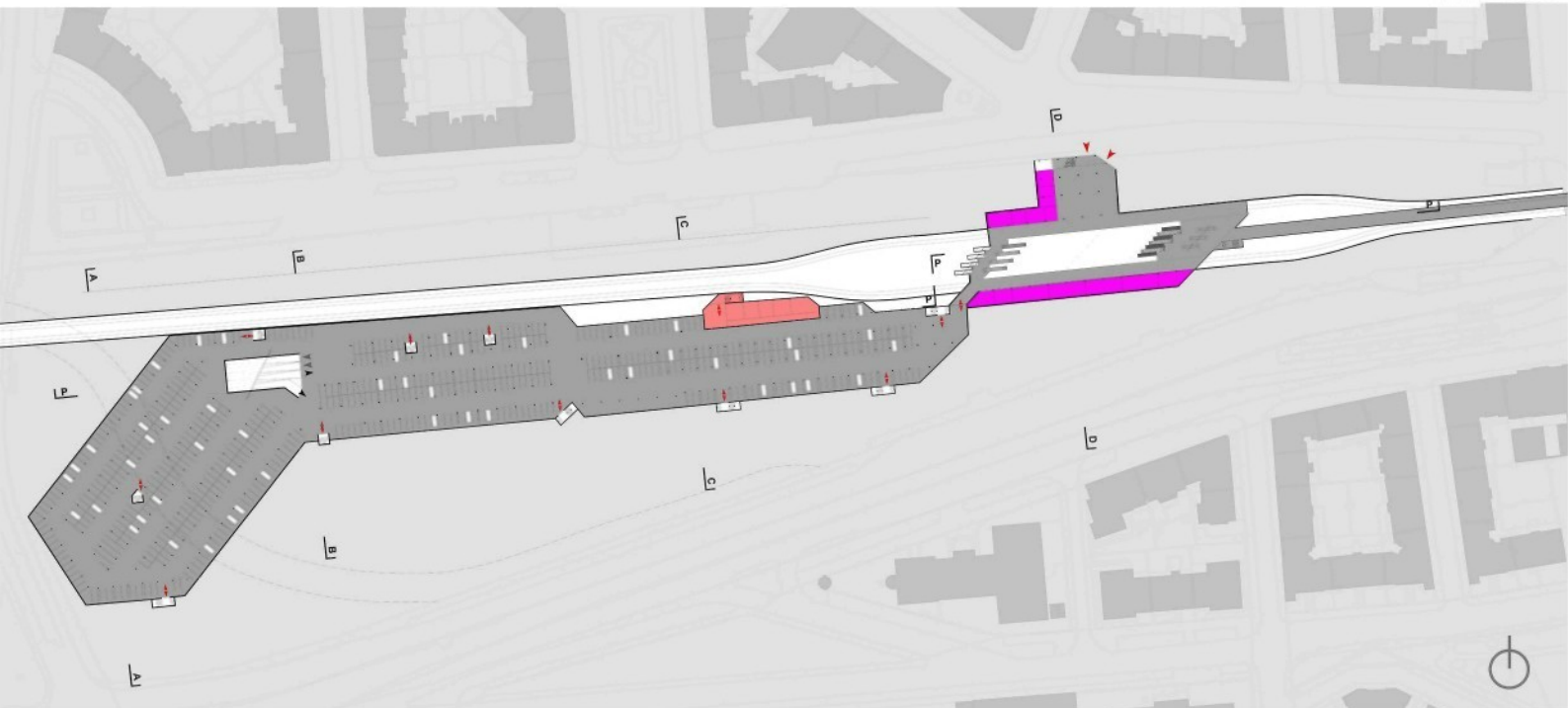




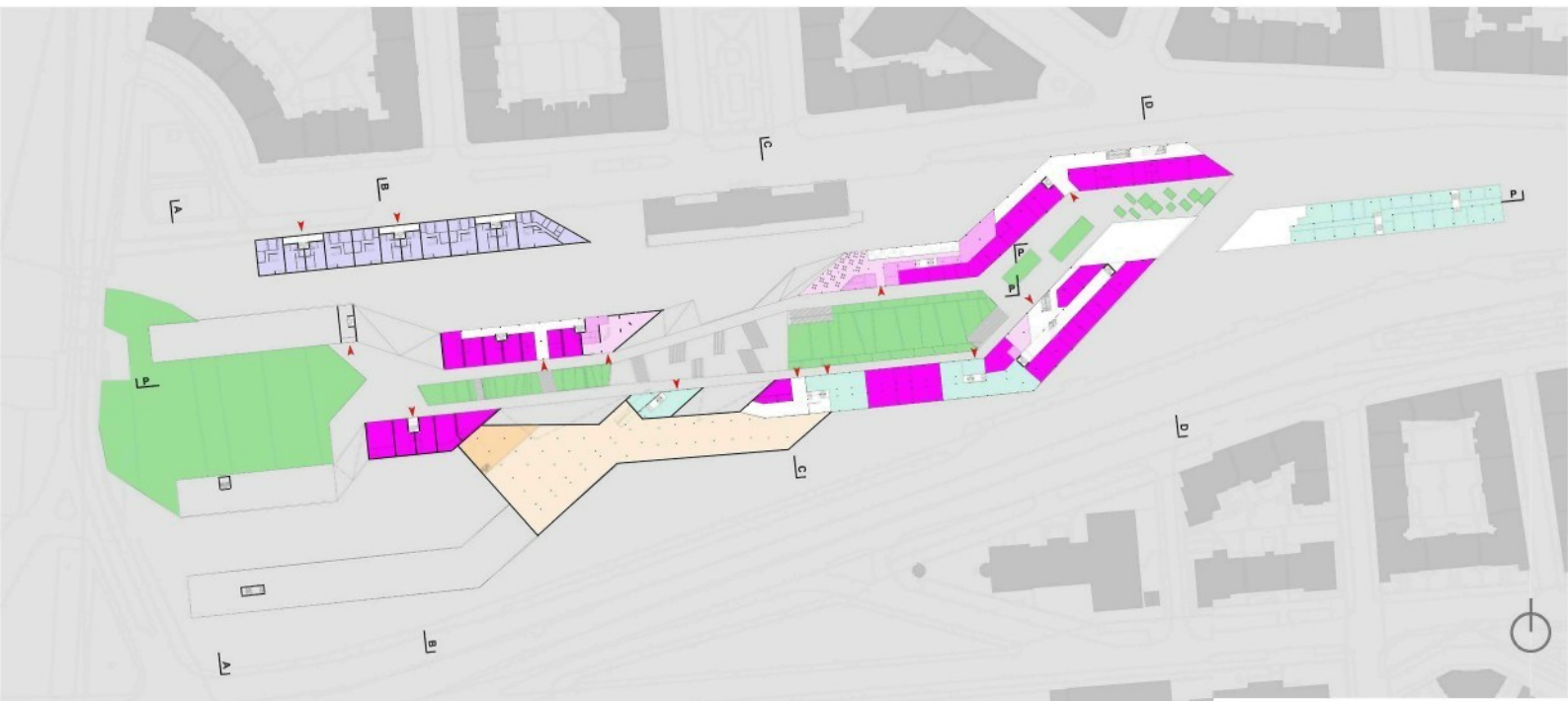




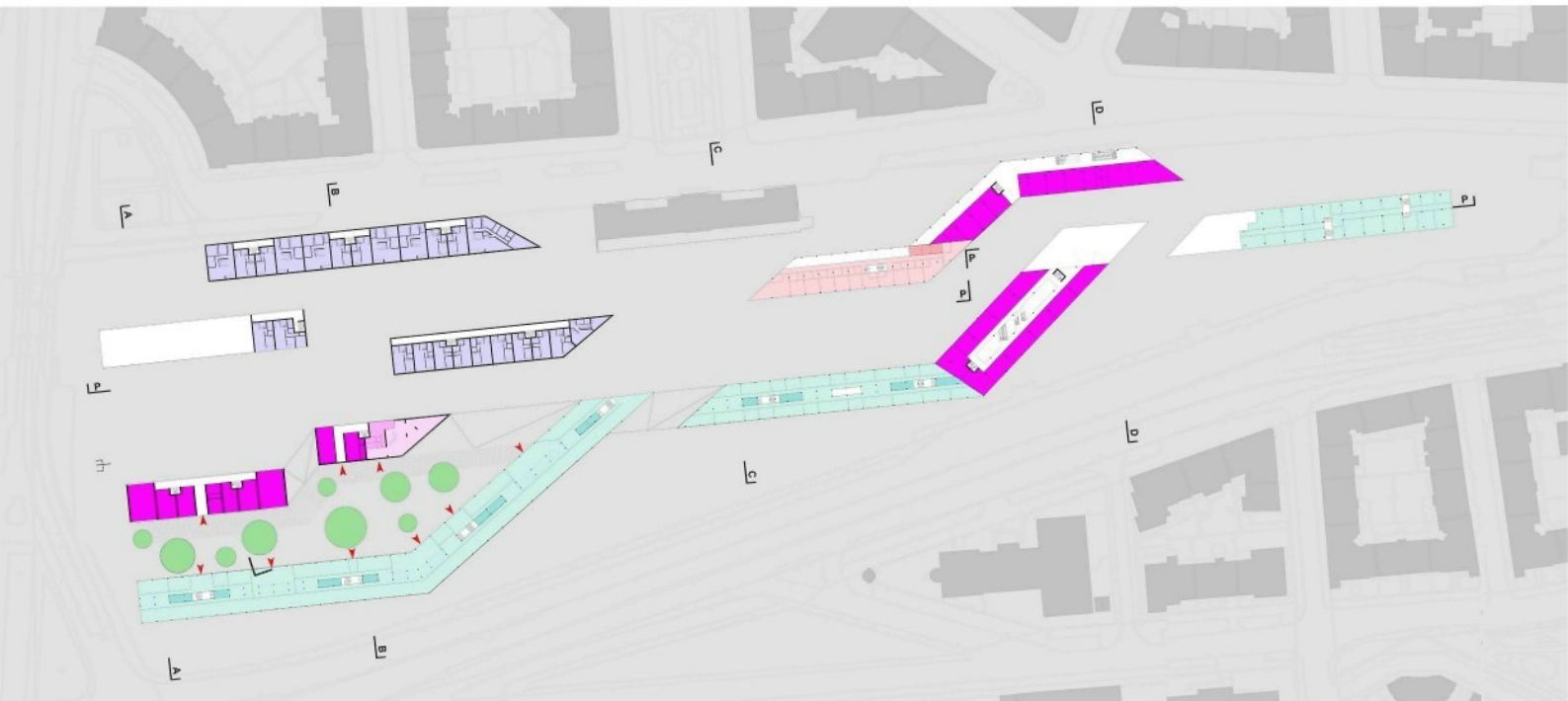
- | | | | |
|--|-----------------------------|---|--------------------|
|  | nádraží / info |  | hypermarket_zázemí |
|  | plocha pro obchody a služby |  | toalety |
|  | pasáž |  | zázemí hotelu |
|  | hotel_bar, recepcie |  | vozidla vjezd |
|  | hotel_zázemí |  | vozidla výjezd |
|  | hypermarket |  | vstupy / výstupy |
| | |  | perspektiva |



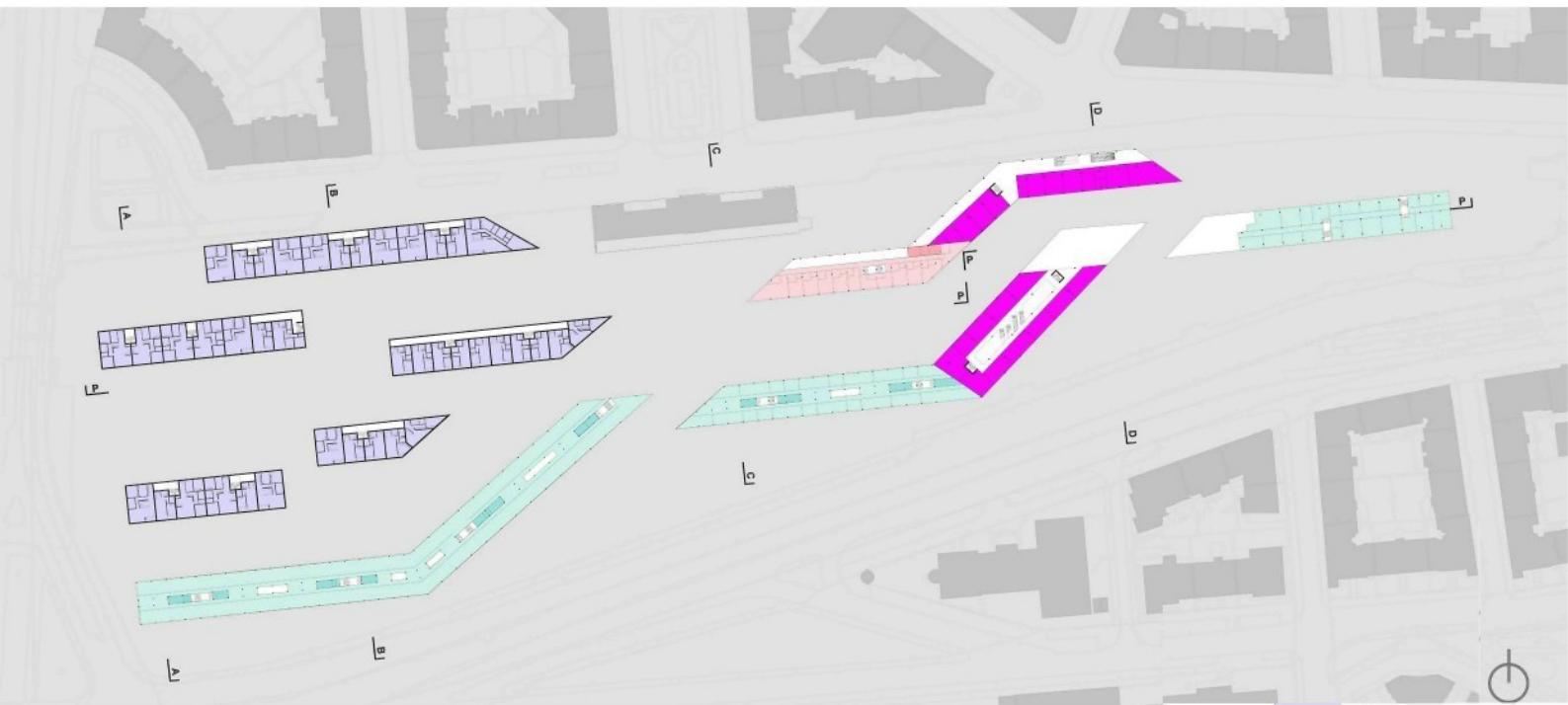
- | | | | |
|--|-----------------------------|---|------------------|
|  | parking / zásobování |  | zázemí hotelu |
|  | plocha pro obchody a služby |  | vozidla vjezd |
|  | nádraží-ochoz |  | vozidla výjezd |
| | |  | vstupy / výstupy |
| | |  | perspektiva |



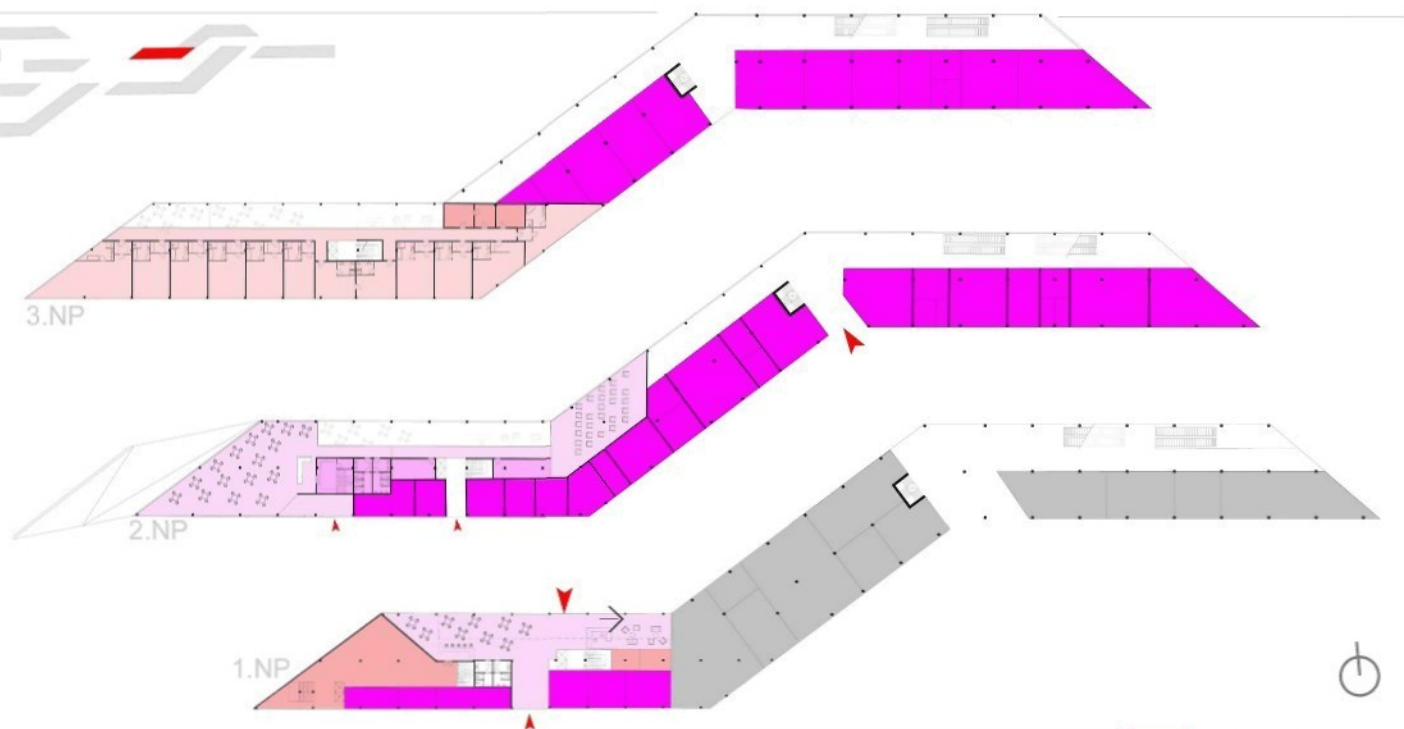
- | | | | |
|--|-----------------------------|---|--------------------|
|  | byty |  | hotel_zázemí |
|  | plocha pro obchody a služby |  | hypermarket |
|  | hotel, restaurace |  | hypermarket_zázemí |
| | |  | administrativa |
| | |  | vstupy / výstupy |
| | |  | perspektiva |



- byty
- plocha pro obchody a služby
- hotel
- hotel_zázemí
- administrativa
- vstupy / výstupy
- perspektiva



-  byty
-  plocha pro obchody a služby
-  hotel
-  hotel_zázemí
-  administrativa
-  vstupy / výstupy
-  perspektiva



- plocha pro obchody a služby
- hotel / restaurace
- hotel / restaurace_zázemí
- hotel / pokoje
- hotel / zázemí
- vstupy
- perspektiva



Tato urbanistická studie se zabývá přílehlým prostorem železniční stanice Praha 6-Dejvice a stanice metra Hradčanská. Důležitost tohoto místa, které se má v budoucnu stát vedle Vítězného náměstí druhým centrem Dejvic, je a bude právě v tom, že zde leží velice důležitý dopravní uzel integrující v sobě stanici metra, tunely městského automobilového okruhu, tramvajovou dopravu, dálkovou autobusovou dopravu a nově navrženou stanici rychlodráhy přes letiště na Kladno. Tím přerůstá důležitost nejen pro Prahu 6, ale v rámci celé Prahy. Dalším důležitým aspektem je, funkce území jakožto nástupního bodu pro návštěvu Pražského hradu.

Idea

Základní ideou projektu je transformovat špatně využitě území do podoby zástavby polyfunkčního typu a maximální integraci všech dopravních a peších uzlů v jeden celek.



Koncept

Východním bodem konceptu byla skutečnost, že zahloubením vlakové dopravy se vytratí charakter místa jako vlakového nádraží. Kompozice os jakoby vytváří svazek kolejišť, na kterých volně stojí vagóny, tedy bloky budov vytvářející rytmus hmot linie zároveň spojují území v jeden ucelený celek.



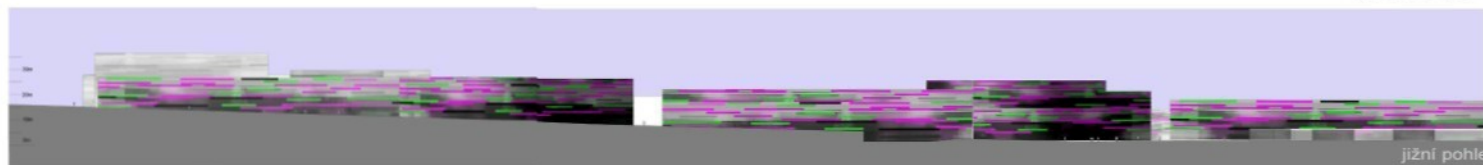
V prostoru mezi Hradčanskou stanicí metra a současným dejvickým nádražím vznikne terminál sloužící jednak jako stanice dvoukolejné rychlodráhy, zapuštěné oproti stávající jednokolejné pod úroveň současného terénu, ale i jako přestupní a výstupní/nástupní místo metra. Na prostor terminálu samozřejmě navazuje i podzemní parkoviště-funkce „park and drive“, funkce i trasy tramvaje i autobusů zůstávají zachovány. Přestupní vazba rychlodráha - tramvaj, autobus je vedena přímým výstupem z nového terminálu resp. podzemním podchodem pod ulici Milady Horákové.



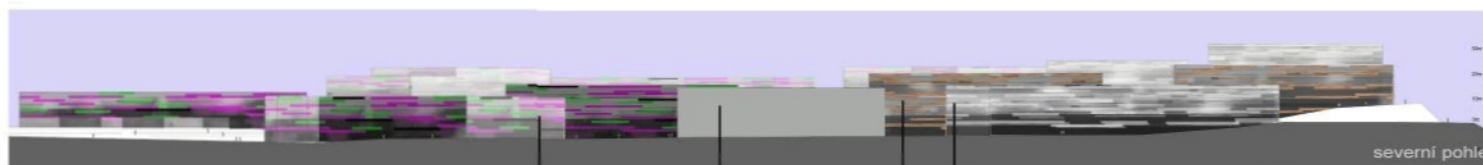
Prostor současného Dejvického nádraží, vyplní polyfunkční zástavba. Nová zástavba je orientovaná podélnou osou směrem západ-východ a vyúsťá z terasovitých platform reagujících na terénní podmínky území.

Každá ze tří teras je pojata odlišně v zásadě se ale snaží vytvářet prostor příjemný pro pobyt a pohyb lidí. Terasy v sobě skrývají obchodní pasáž s hypermarketem. Samozřejmostí je spojení s podzemními garážemi i budovami nad. K zásobování je pak využíváno podzemních garáží. Centrem pasáže je vstup z náměstí před budovou Dejvického nádraží, které je zachováno.

Zástavba v sobě zahrnuje kromě komerčních zón také administrativu orientovanou podél rušné ul. Milady Horákové, bytové domy v západní části území a hotel ve východní části.



jižní pohled



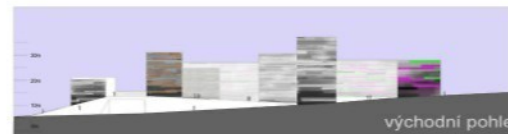
severní pohled

plast

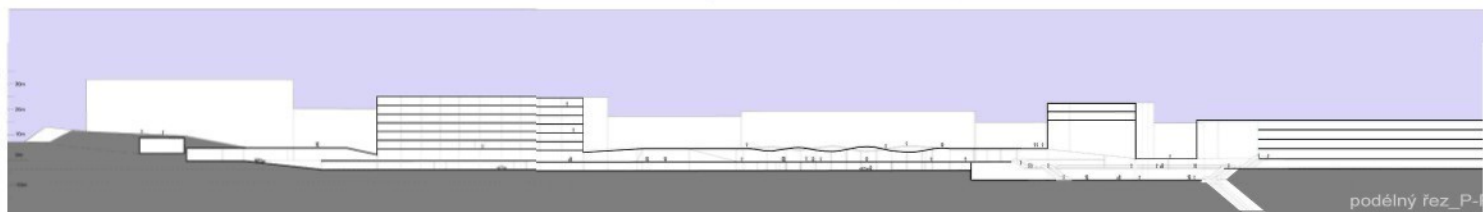
dejkické nádraží

dř obložení

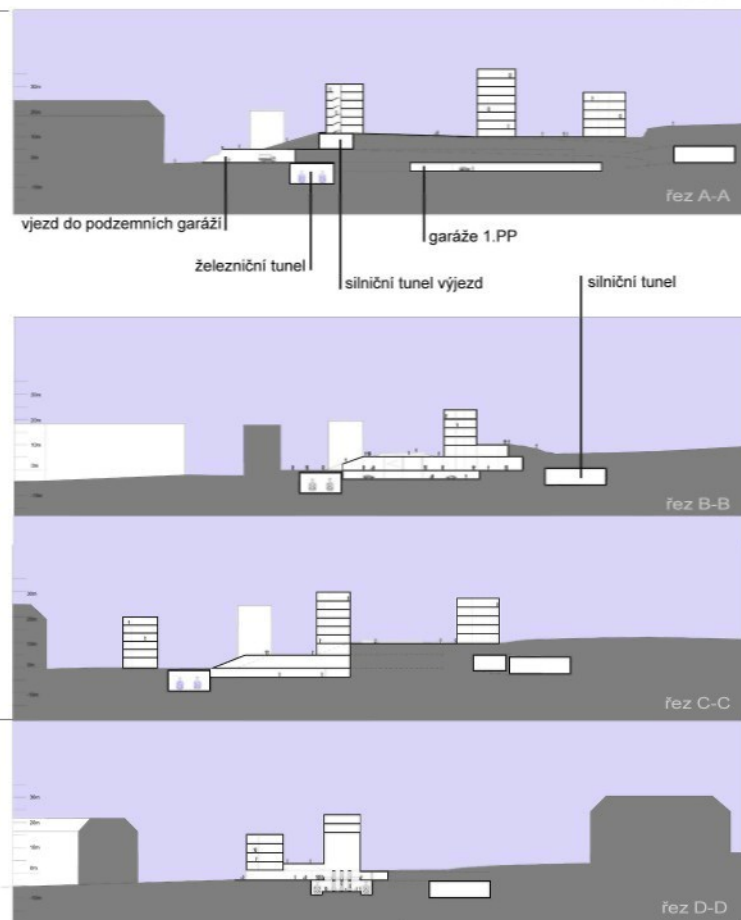
plech



východní pohled

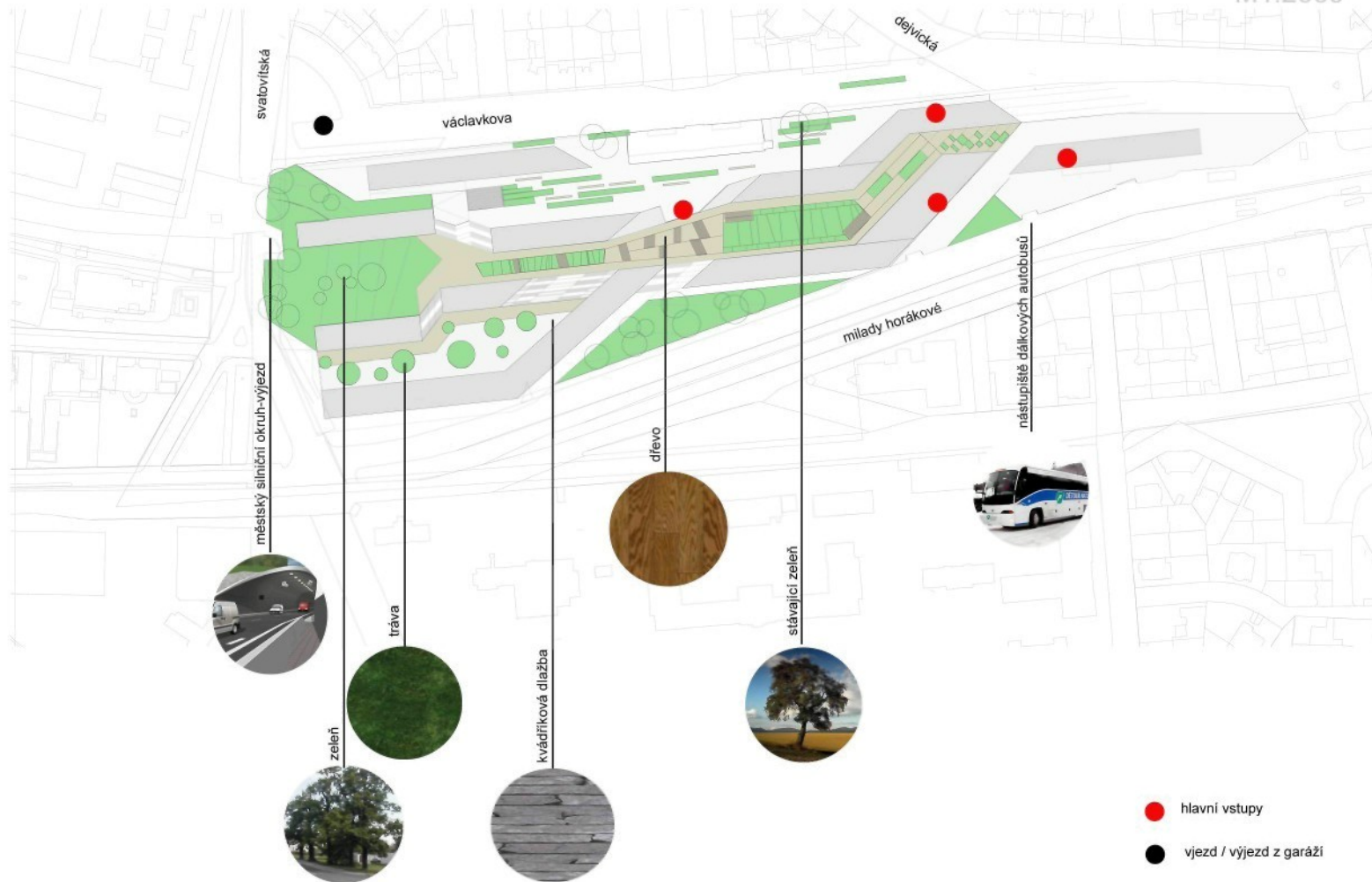


podélný řez_P-1

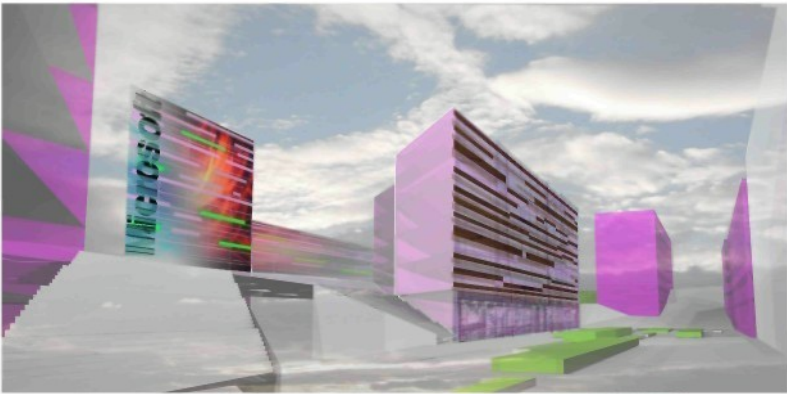


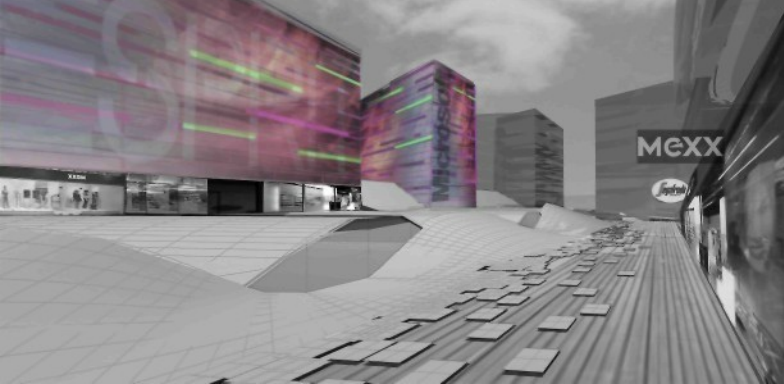


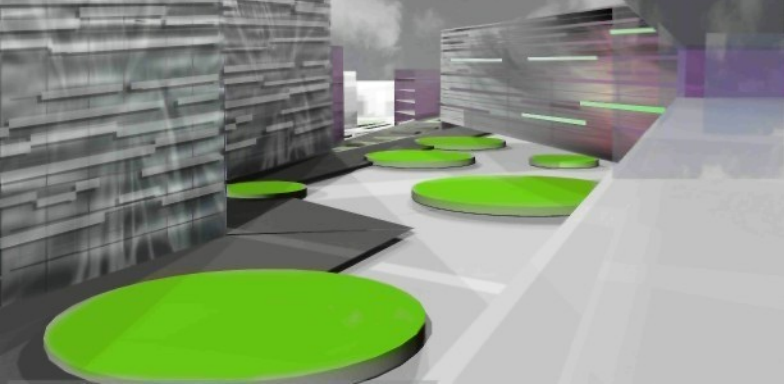
- hlavní osy
- osa železnice
- tunel_městský okruh
- důležité osy
- významné pěší osy
- metro



- hlavní vstupy
- vjezd / výjezd z garáží









mexx

mexx

LIVING



