

DIPLOMOVÁ PRÁCE

DOPRAVNÍ TERMINÁL SMÍCHOV

Lucie Fojtíková

Ateliér Ing. Arch. Ivana Plicky, CSc.

ZIMNÍ SEMESTR 2012/13

jméno a příjmení: **Lucie Fojtíková**

datum narození: *16.8.1987*

akademický rok / semestr: **2012 / 2013 zimní semestr**
ústav: **15119 Ústav urbanismu**
vedoucí diplomové práce: **Ing.arch. Ivan Plicka**

téma diplomové práce:

DOPRAVNÍ TERMINÁL SMÍCHOV

zadání diplomové práce:

LOKALITA:

Praha, Smíchov, území stávajícího železničního nádraží, mezi ulicemi Nádražní a Dobříšská.

STAVEBNÍ PROGRAM:

Nový dopravní terminál železniční a vlakové dopravy, městské, příměstské a dálkové; parking P+R; případně další doprovodné funkce (obchod, služby) – ve vazbě na stávající nádražní budovu a stávající stanici metra.

PŘEDBĚŽNÝ OBSAH:

(bude upřesněn v průběhu práce na základě rozpracovanosti a konzultací)

- širší vztahy (1 : 5 000)
- celková situace (1 : 1 000, alt. 1 : 500)
- návrh dopravního terminálu – půdorysy, řezy, pohledy (1 : 200 / 1 : 500)
- 3D model
- průvodní zpráva
- portfolio projektu (A3 landscape)
- CD (pdf; jpeg)

Datum a podpis studenta

20.9.2012 Lucie Fojtíková

Datum a podpis vedoucího DP

17/9/2012 / Plicka

Datum a podpis děkana FA ČVUT

26.9.12 Jurek

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Lucie Fojtíková
AR 2012/2013, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ)

DOPRAVNÍ TERMINÁL SMÍCHOV

(AJ)

TRANSPORT TERMINAL SMÍCHOV

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:

Ing. Arch. Ivan Plicka
Ústav: 15119 Ústav urbanismu

Oponent práce:

Ing. Arch. Ivan Lejčar

Klíčová slova
(česká):

Terminál, Smíchov

Anotace
(česká):

Práce se zabývá řešením stávající lokality Smíchovského nádraží. Návrh počítá s vytvořením dopravního terminálu železniční a autobusové dopravy a jejich návaznosti na stávající nádražní halu, stanici metra a nově navržený objekt P+R a obchodního centra.

Anotace
(anglická):

The work adresses the existing sites of Smíchov station. The proposal provides for the creation of a transport terminal for rail and bus transport and their connection to the existing building of train station, metro station and a newly designed object of P+R and shopping mall.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

(Celý text metodického pokynu je na www.FA.studium/ke-stazeni)

V Praze dne 4. ledna 2013

podpis autora-diplomanta

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ZÁKLADNÍ IDENTIFIKACE O STAVBĚ:

Stavba se nachází v Praze 5 na Smíchově v oblasti vymezené nádražím Praha-Smíchov, ulicí nádražní a Dobříšskou ulicí. Jsou zde navrženy dva nové objekty spolu s rekonstrukcí stávajícího objektu nádražní haly. Stávající budova nádraží má tři nadzemní podlaží a z větší části je tvořena halou na výšku všech podlaží. Je přistavena ke kolejišti tak, že její druhé podlaží je v úrovni výšky prvního nástupiště. Samotné budově předsedá nižší hmota vestibulu, která kryje vchody do stanice metra a zároveň slouží jako vstupní část nádraží. Z tohoto vestibulu vyustují dva tubusy výtahů a jeden eskalátorový tubus na platformu umístěnou nad kolejištěm. Na této platformě se nachází autobusové nádraží městské, příměstské a dálkové dopravy v těsné návaznosti na zázemí terminálu, sloužící jako přestupní uzel doplněn o komerční funkci. Západně na tento objekt navazuje budova obchodního centra a parkoviště P+R umístěné v podzemní části objektu. Centrum je umístěno podél ulice Dobříšské, do níž ústí také jeden její vstup. Druhý vstup ústí na prostor v okolí křižovatky ulic Dobříšské a Radlické.

URBANISTICKÝ NÁVRH:

Návrh vychází z urbanistické vize regenerace celé jižní části Smíchova, kdy doplněním nové zástavby s vhodným funkčním využitím a nového dopravního řešení, potlačující především u ulic Strakonické a Nádražní jejich rychlostní význam, který dnes tvoří bariéru v rozvoji přednádražního prostoru. Díky umístění autobusového nádraží na platformu nad kolejiště je uvolněn prostor před nádražím k možnému využití pro veřejné prostranství. To je umocněno také zkulturněním ulice Nádražní, kde díky vhodnému profilu a doplněním o boční parkovací stání, Vídeňským zastávkám v okolí nádraží, dojde k přehlednosti provozu. Nově je také řešena oblast na druhé straně kolejiště. V současnosti, kdy se v této lokalitě kříží dvě dopravní tepny, je jen těžko dosažena průchodnost území. Ale prodloužením osy Radlické ulice směrem do kolejiště a zakončením několika ulic v tomto místě, dochází k vytvoření prostranství sloužící jako předprostor pro nově navržené obchodní centrum.

ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ:

Záměrem projektu je propojení všech těchto objektů, sledující tok pohybu přestupujících z jednoho druhu dopravy na druhý. Architektonicky se jedná o tvarově odlišné hmoty, jejichž propojení se děje pomocí spojovacích prvků jako jsou eskalátorové tubusy nebo spojovací můstky. Pasáž u autobusového terminálu je prosklená pro vizuální kontrolu pro cestující a u obchodního centra doplněna o horní osvětlení. Tvar budovy autobusového terminálu se otevírá směrem k autobusovému nádraží, naopak směrem k vlakovým nástupištím se uzavírá, čímž evokuje zakončení této platformy. Střecha přechází na druhé straně ve fasádu, kterou kryje falcovaný plech.

Vzhled nádražní haly je zachován. Pravidelný rastr okenních pilířů se odráží na fasádě pravidelným rastrem kamenného obkladu. Hala má především reprezentativní funkci, je zde umístěn podej jízdenek a komerce přístupná ze strany nástupiště. K původní nádražní budově je předsazena nízká hmota kryjící vstupy do metra a umožňující přístup nahoru k terminálu. Tato

hmota je od okolí dělena jen prosklenou stěnou, umožňující volný přechod dějů, odehrávajících se na veřejných plochách před nádražím, dovnitř.

Obchodní centrum tvoří pravidelná kvádrová hmota narušena jen prosklenými plochami pasáží. Z úrovně Radlické ulice má tři nadzemní podlaží. Jižním směrem, kde se terén začíná svažovat, je částečně přístupné první podzemní podlaží, což je využito k zásobování objektu a hypermarketu, který se v tomto podlaží nachází. Z této strany se také nachází vjezd do podzemních garáží. Fasáda obchodního centra je realizována z pravidelného rastru velkoformátových hliníkových panelů s možností odlišné barevnosti ploch určených pro reklamní poutače.

KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ:

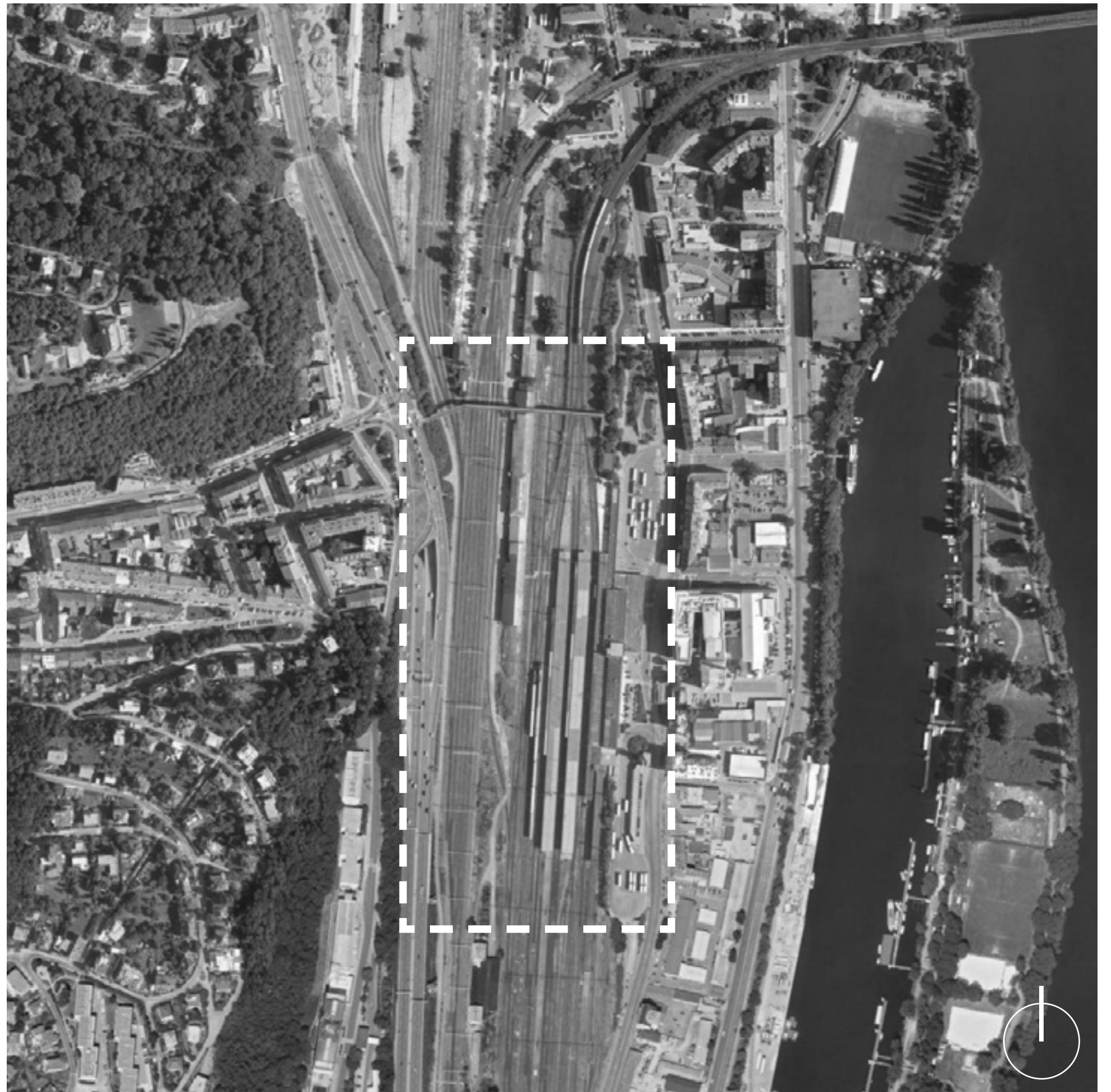
Vestibul nádražní haly je řešen jako betonový monolitický skelet navazující na rastr sloupů nádražní haly. Autobusový terminál je vynášen betonovými sloupy v modulu 16 metrů v příčném směru. V podélném směru se modul přizpůsobuje vzdálenosti jednotlivých nástupišť. Konstrukce haly je vynášena ocelovými sloupy nesoucí zastřešení příhradovými vazníky. Objekt obchodního centra je řešen jako betonový monolitický skelet o modulu 8 metrů, který se propisuje ve všech podlažích včetně parkování.

OBSAH

01	Analýza	4
02	Stávající stav	15
03	Koncept	16
04	Návrh	21

analýza 01

ŘEŠENÁ LOKALITA



ŘEŠENÁ LOKALITA

Nádraží Praha – Smíchov se nachází ve čtvrti Smíchov, která je součástí městské části Praha 5. Leží na levém břehu Vltavy naproti Vyšehradu a Podolí. Jako důležitý přestupní uzel hromadné dopravy, kde se dennodenně kříží cesty lidí, pro které je Smíchovské nádraží jednou ze vstupních bran do města. V současnosti má ale okolí Smíchovského nádraží spíše charakter, kde se lidé zdržují pouze z nutnosti, při čekání na přestup, než jako reprezentativní místo, které vpouští každý den do města tisíce lidí.

Celkový vzhled okolí nádraží je podtržen charakterem celé jižní části Smíchova. Staré rozpadající se průmyslové areály, rozsáhlé plochy kolejíště a infrastruktury zabírají většinu prostoru, takže nejsou zrovna atraktivním cílem pro chodce. Lidé se musí podřizovat infrastruktuře. V blízkosti nádraží se vyskytuje i veřejný parter, ale lidé se zde pohybují spíše účelně, než aby tu trávili čas bez cíle.

Celému dojmu nepřidává ani samotné nádraží, na kterém jsou znát známky stáří a léta bez oprav. Toto prostředí je samozřejmě magnetem pro sociální živly, což se při menším čekání na spoj stává značně obtěžující.





1 Celkový pohled na Smíchov od severozápadu v r. 1899



2 Odjezdová budova smíchovského nádraží v r. 1899



3 Příjezdová budova smíchovského nádraží, před r. 1905



4 Výstavba metra trasy B - Smíchovské nádraží, r. 1979

HISTORICKÝ VÝVOJ SMÍCHOVA

Osídlení území Smíchova je doloženo archeologickými nálezy i písemnými prameny od 13. století. Od poloviny 14. století získalo pozemky na území Smíchova několik církevních institucí. Dvůr zde vlastnil od roku 1341 král Jan Lucemburský a založil při něm kartuziánský klášter s kostelem Panny Marie, lokalizovaný dnes od ulic Kartouzské a Štefánikovy až po křižovatku u Anděla. Tehdy, nejenom na klášterních pozemcích, začaly vznikat vinice a chmelnice.

Za husitské revoluce byl kartuziánský klášter vypálen, církevní majetek zabrán a vinice rozprodány pražským měšťanům. Rozhodnutím krále Vladislava Jagellonského z roku 1497, byla část církevního majetku vrácena, nicméně většina pozemků zůstala v držení Starého Města. Šlechtická a měšťanská sídla se zde začala stavět teprve v 16. století. Starému Městu zdejší pozemky náležely do roku 1622, kdy Smíchov „za 700 korců ovsa“ získal Pavel Michna z Vacínova.

Za třicetileté války byl Smíchov silně zpustošen. Zdejší zadlužené statky koupili roku 1684 Schwarzenberkové. Díky výhodné poloze nedaleko Prahy zde začala šlechta zakládat letohrádky a viniční usedlosti.

Od poloviny 18. století na Smíchově vznikaly různé manufaktury. Postupně přibýly chemické továrny, přádelna, továrna na mlýnské stroje, cukrovar, porcelánka a řada dalších podniků. Největší z nich Porgesova kartounka, která vznikla v roce 1816. Smíchovu se díky velkému počtu továrních komínů přezdívalo pražský Manchester. Patentem Ferdinanda V. byl

v roce 1838 Smíchov povýšen na předměstí. Roku 1852 sem František Ringhoffer přemístil svou kotlárnou, již brzy rozšířil o strojírenský a železářský podnik. Ringhofferovy závody se později staly největším podnikem Rakouska-Uherska v odvětví strojní výroby. Roku 1869 přibyl k těmto podnikům také Akcionářský pivovar na Smíchově, pozdější pivovar Staropramen.

Teprve 22. února 1903 byl Smíchov císařským rozhodnutím povýšen na město a později na základě zákona o Velké Praze byl Smíchov roku 1922 připojen k Velké Praze. Průmyslový ráz si Smíchov zachoval po celý zbytek 19. století a až do počátku 80. let 20. století, kdy bylo území narušeno výstavbou metra. Od konce 20. století se postupným rušením továren a průmyslových objektů a novou výstavbou území stalo obchodním a administrativním centrem.

HISTORIE NÁDRAŽÍ

Nádraží Praha-Smíchov zahájilo provoz v roce 1862 jako konečná stanice České západní dráhy z Plzně do Prahy. Sestávalo ze dvou budov - odjezdové (přibližně v místech dnešní stavby) a příjezdové (blíže středu města). V roce 1872 zaústila na Smíchov trať Buštěhradské dráhy z Hostovic (trať nazývaná často Pražským Semmeringem. Nádraží Buštěhradské dráhy bylo samostatné a do r. 1921 ji odděloval plot. V témže roce byla dokončena Pražská spojovací dráha která vedla přes vltavský železniční most a stanici Vyšehrad až na pražské hlavní nádraží. Tato dráha se až do roku 1888 používala pouze pro nákladní dopravu. A konečně v roce 1873 Pražsko-duchcovská dráha,

vedoucí Prokopským údolím.

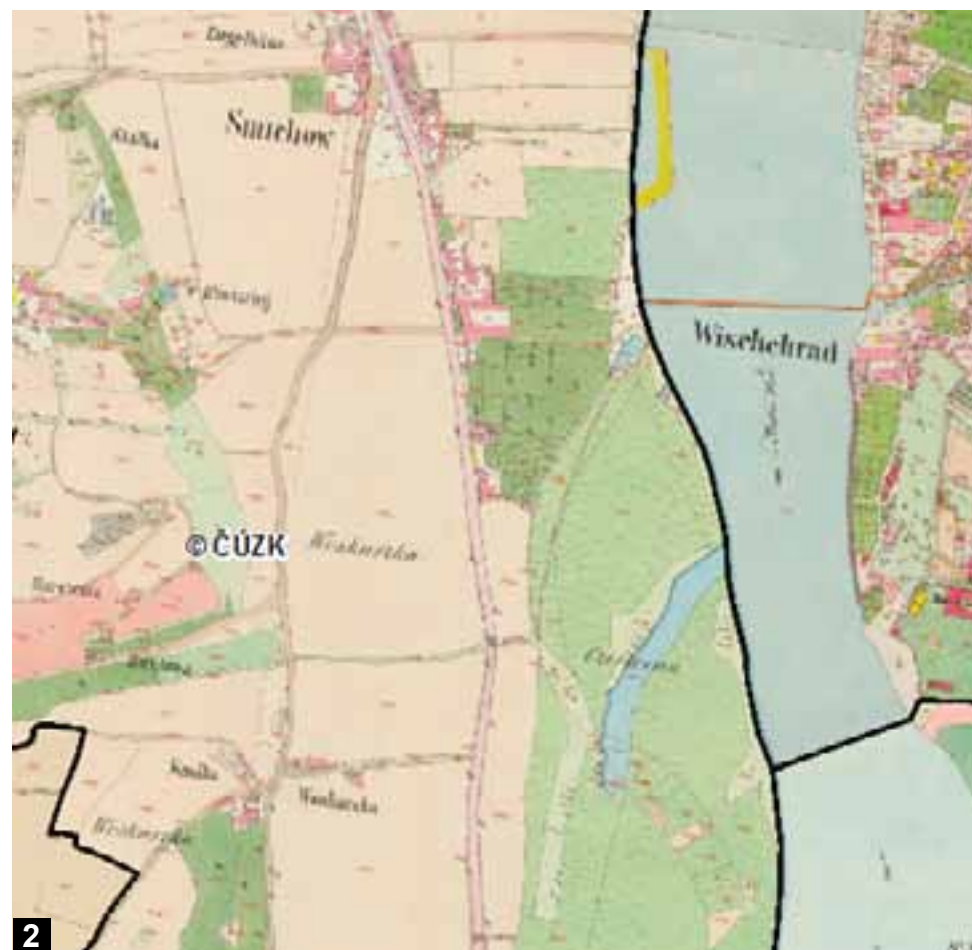
V roce 1929 byl komplex smíchovských nádraží překlenut lávkou pro pěší. Přes smíchovské nádraží, spojené vlečkou s Ringhofferovou továrnou, směřovaly do světa tisíce vagónů, vyrobené v tomto podniku.

V letech 1953 až 1956 byla stará budova České západní dráhy zbořena a nahrazena novou budovou, kterou navrhli architekti Jan Zázvorka a Ladislav Žák. Výrazný prvek výzdoby odbavovací haly tvoří budovatelská freska Richarda Wiesnera. Naopak přízemní novorenesanční budova nádraží Buštěhradské dráhy se dochovala dodnes (dnes Praha-Smíchov severní nástupiště).

Dalších úprav se nádraží dočkalo roku 1985 při napojení na Pražské metro. Stanice Smíchovské nádraží byla do otevření navazujícího úseku III. B v r. 1988 dočasně konečná. Její nástupiště tvoří velký, na některých místech dělený podzemní prostor. V jeho vyšší části se nachází ochoz, na ten vedou jak pevná schodiště přímo z nástupiště, tak i výstupy do ulice Nádražní. Eskalátory pak ústí přímo do odbavovací haly nádraží a k terminálu autobusů.



1



2



3



4

HISTORICKÉ MAPY

Jižní část Smíchova vedla v historii stejně jako dnes důležitá cesta z Prahy na jih země. Tuto cestu můžeme dnes lokalizovat do ulice Nádražní. Z II. vojenského mapování už můžeme vidět kolejistě komplexu smíchovského nádraží. Letecké snímky z r. 1953 zachycují stav Smíchova a nádraží podobný dnešní době, jehož obraz byl později doplněn o rychlostní komunikaci Dobříšskou.

- 1) I. vojenské mapování - Josefské
1764-1768 a 1780-1783
- 2) Císařské otisky stabilního katastru
20.- 40. léta 19. stol.
- 3) II. vojenské mapování - Františkovo
1836-1852
- 4) Ortofotomapa z r. 1953

FOTODOKUMENTACE

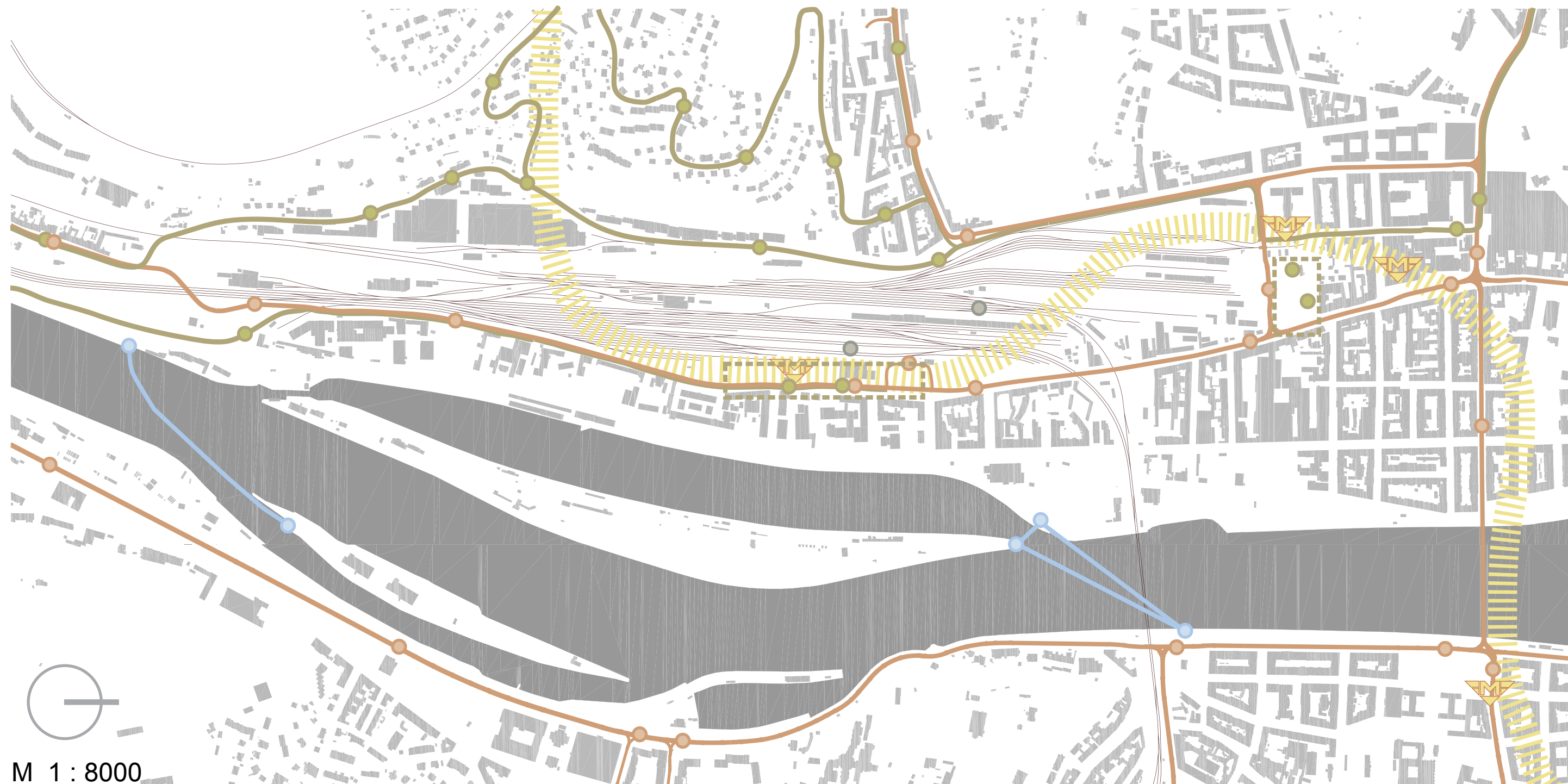


1) Pohled na tramvajovou zastávku v ulici Nádražní
2) Tramvajová smyčka a konečná zastávka autobusů
3) Nádražní budova, pohled od ulice Nádražní
4) Autobusová zastávka Smíchovské nádraží

5) Příchod k jižním nástupištím
6) Pohled na křižovatku vyústění ulice Radlické
7) Pohled na kolejiště ze severu
8) Pohled na kolejiště z jihu, směrem k Andělu

9) Vlakové nádraží - 1. nástupiště
10) Odjezdová nádražní hala
11) Pohled na nástupiště metra
12) Východ z podchodu stanice metra do odjezdové nádražní haly

DOPRAVA



M 1 : 8000

- tram
- bus
- vlak
- metro B
- přívoz
- zastávka tram
- zastávka bus
- vlakové nádraží
- zastávka přívozu
- autobusový terminál
- stanice metra

Z hlediska dopravy patří oblast Smíchovského nádraží mezi důležitý dopravní uzel, kde se střetávají různé formy dopravy, jak automobilové, tak městské hromadné. Jedná se o důležitý vstup do města především z jižní části Prahy a jejího okolí.

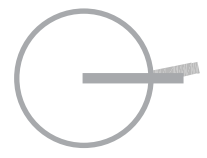
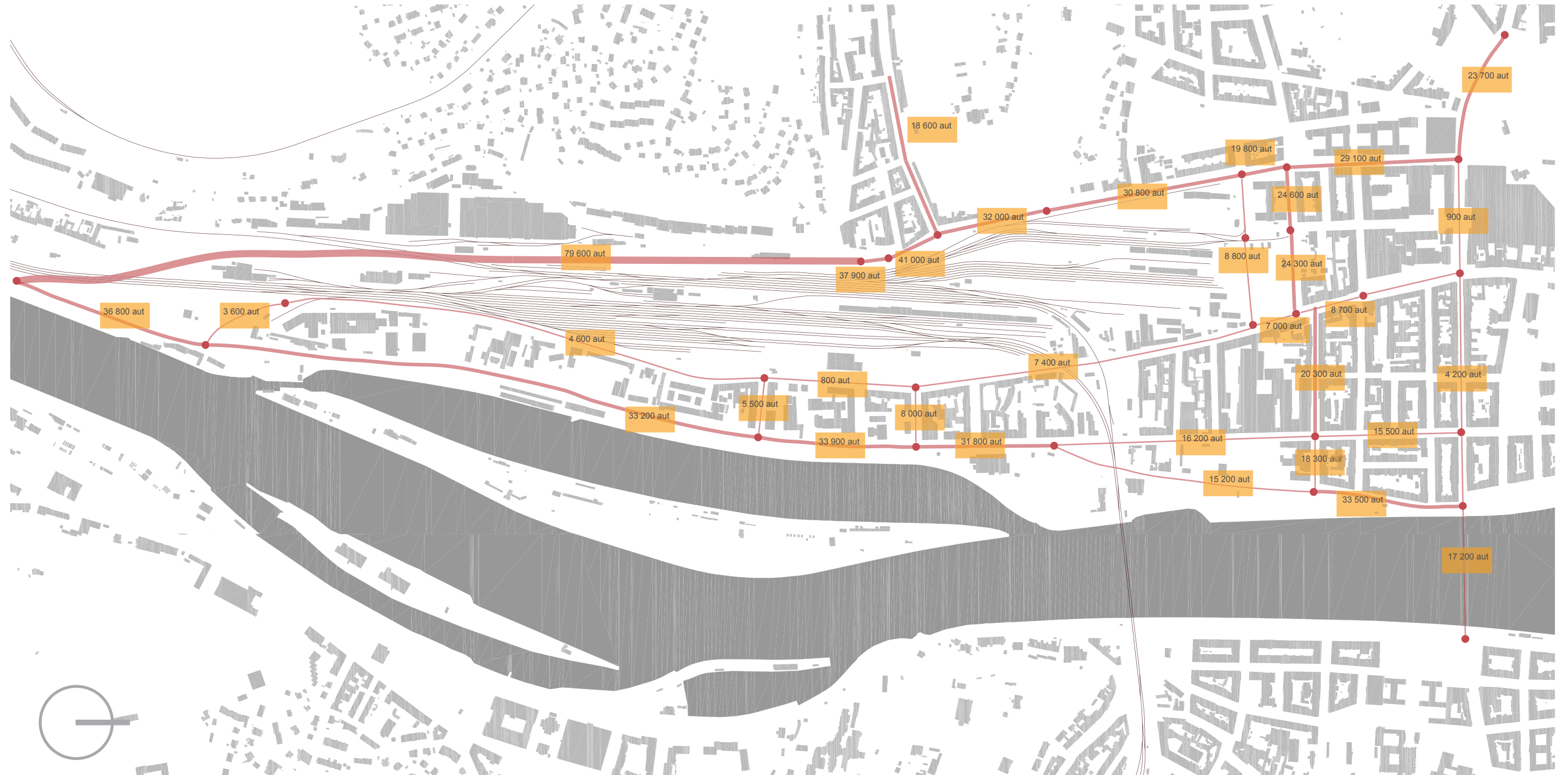
Tramvajová doprava je zde zastoupena čtyřmi linkami, které projíždějí zastávkou Smíchovské nádraží.

V lokalitě se nachází dva autobusové terminály - Smíchovské nádraží a Na Knížecí. Oba dva zajišťují provoz městské, příměstské a regionální dopravy pro jih Prahy, středních a jižních Čech.

Vlakové nádraží Praha-Smíchov patří mezi tři nejvytíženější pražská nádraží. Zajišťuje spoje na západ Čech do Plzně a Písku. Jeho oddělené severní nástupiště slouží pro železniční trať Pražský Semmering.

Na Smíchov ústí také trasa metra B. Ze stanice Smíchovské nádraží se můžeme rovnou dostat do nádražní budovy, na jednotlivá vlaková nástupiště nebo k autobusovému terminálu v ulici Nádražní.

INTENZITA DOPRAVY



M 1 : 8000

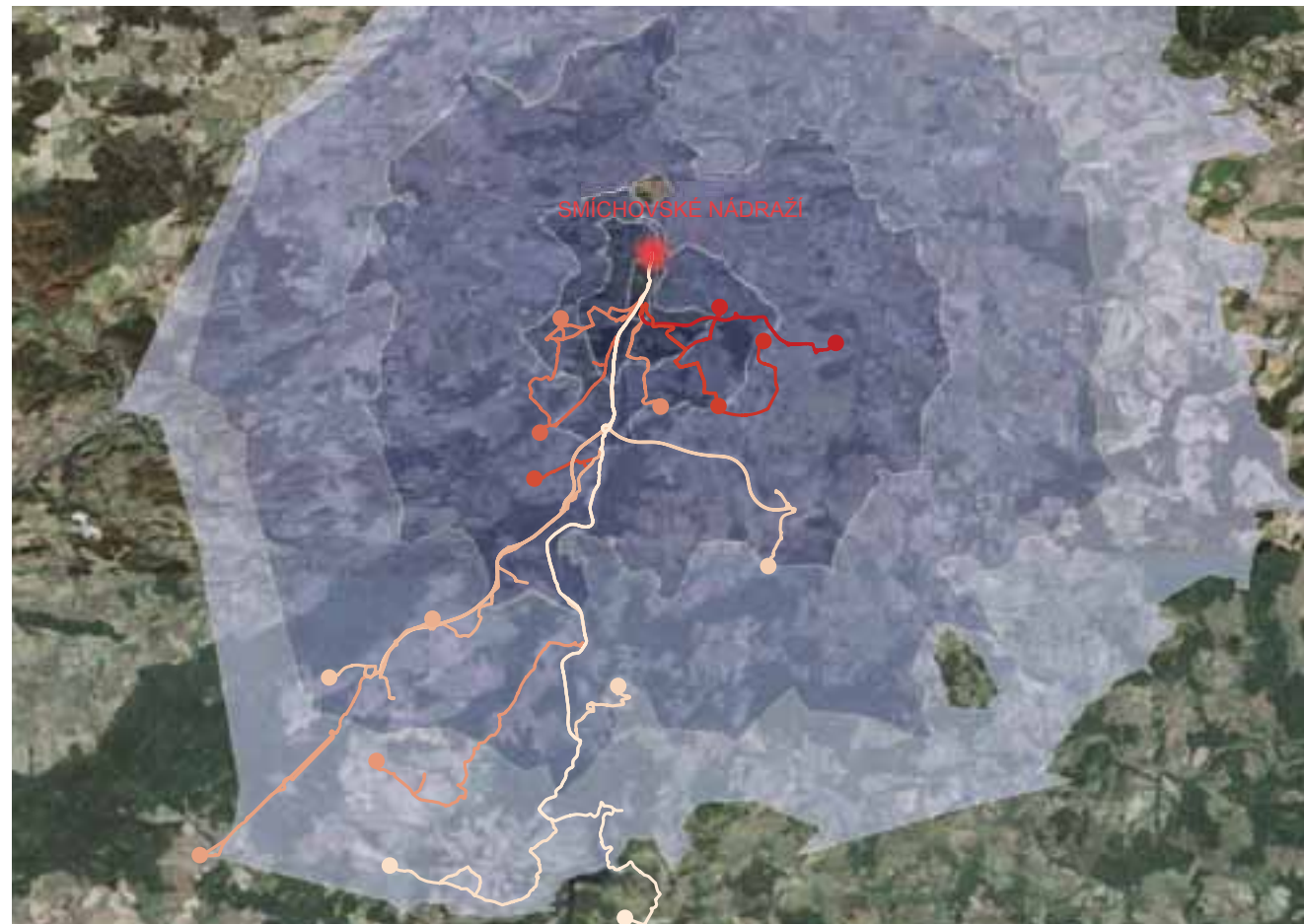
- do 20 000 vozidel / 24 hod
- 20 - 70 000 vozidel / 24 hod
- nad 70 000 vozidel / 24 hod

AUTOBUSOVÝ TERMINÁL NA SMÍCHOVĚ

Smíchov je významný bod z hlediska dopravy osobní i hromadné. Dokladem toho jsou dvě autobusová nádraží Smíchovské a Na Knížecí, která jsou umístěna nedaleko od sebe. Uvažuje se o spojení těchto nádraží v jeden autobusový terminál, umístěný ve strategické poloze Smíchovského nádraží a tím uvolnění zajímavých ploch oblasti Na Knížecí.

TERMINÁL SMÍCHOVSKÉ NÁDRAŽÍ - BUS

- městské linky
 - Modřany
 - Jižní město
 - Braník
 - Lhotka
 - Zbraslav
 - Radotín
 - Velká Chuchle
- příměstské linky
 - Mníšek p. Brdy
 - Řitka
 - Dobříš
 - Psáry



TERMINÁL NA KNÍŽECÍ - BUS

- městské linky
 - Košíře
 - Motol
 - Jinonice
 - Stodůlky
 - Strahov
 - Zlíchov
 - Dívčí Hrad
- meziměstské linky
 - jižní Čechy
 - střední Čechy



DOSTUPNOST



FUNKČNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

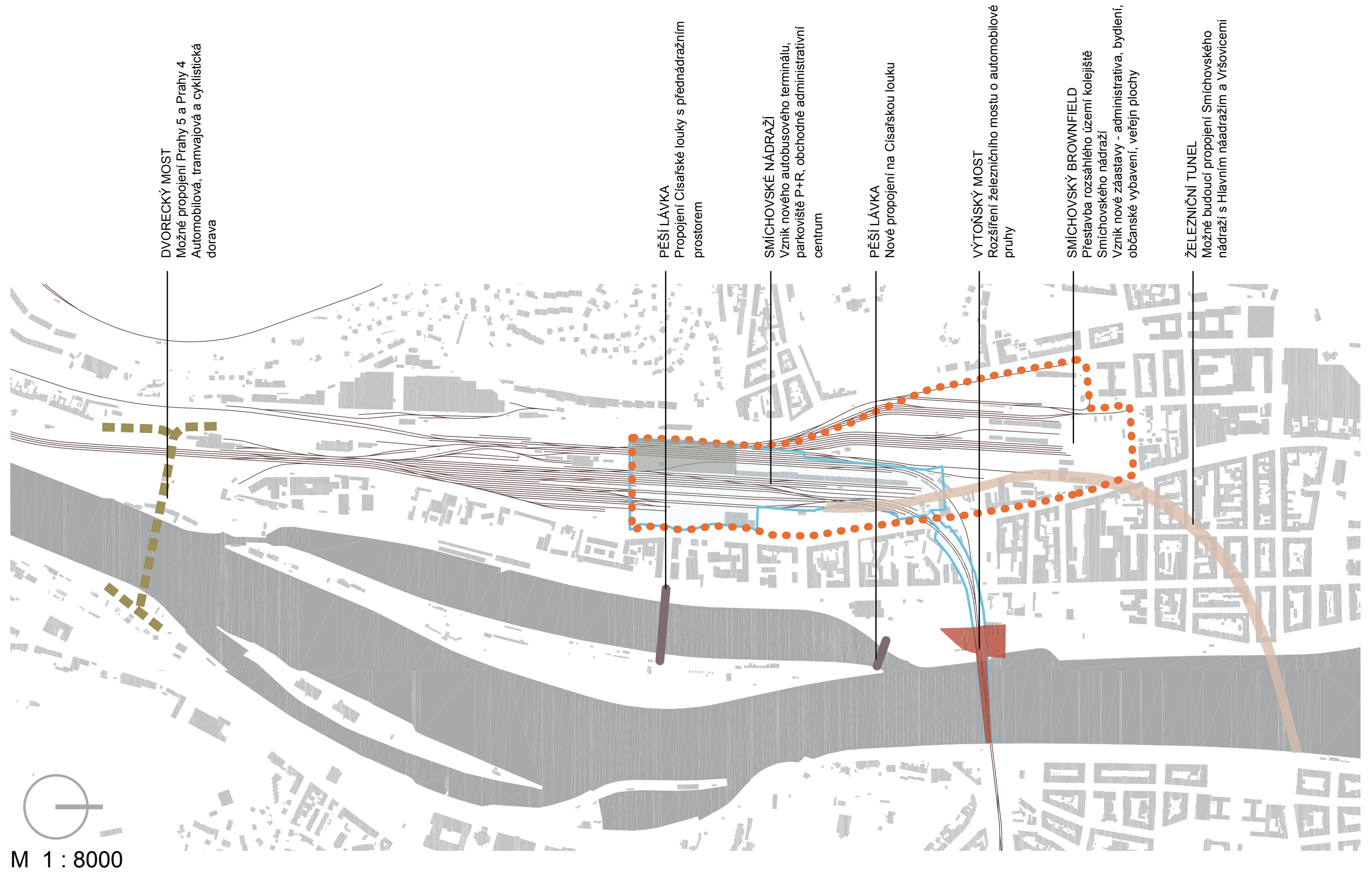


- Polyfunkční území**
- Obytná
 - čistě obytné
 - všeobecně obytné
 - Smíšená
 - všeobecně smíšené
 - smíšené městského jádra
 - Výroby a služeb
 - nerušící výroby a služeb
 - Sportu a rekreace
 - sportu
 - oddechu
 - Zvláštní komplexy
 - ostatní

- Monofunkční plochy**
- Veřejné vybavení**
 - veřejné vybavení
 - armáda a bezpečnost
 - Příroda, krajina a zeleň**
 - parky, histor zahrady, hřbitovy
 - zeleň městská a krajinná
 - lesní porosty
 - izolační zeleň
 - louky a pastviny
 - Pěstební plochy**
 - sady, zahrady a vinice
 - zahrádky a zahrádkové osady
 - Technické vybavení**
 - energetika
 - vodní hospodářství
 - Doprava**
 - tratě a zařízení žel. dopravy
 - přístaviště, přístavy
 - plochy a zařízení hromadné dopravy a osob a P+R
 - Vodní plochy a suché poldry**
 - vodní toky a plochy

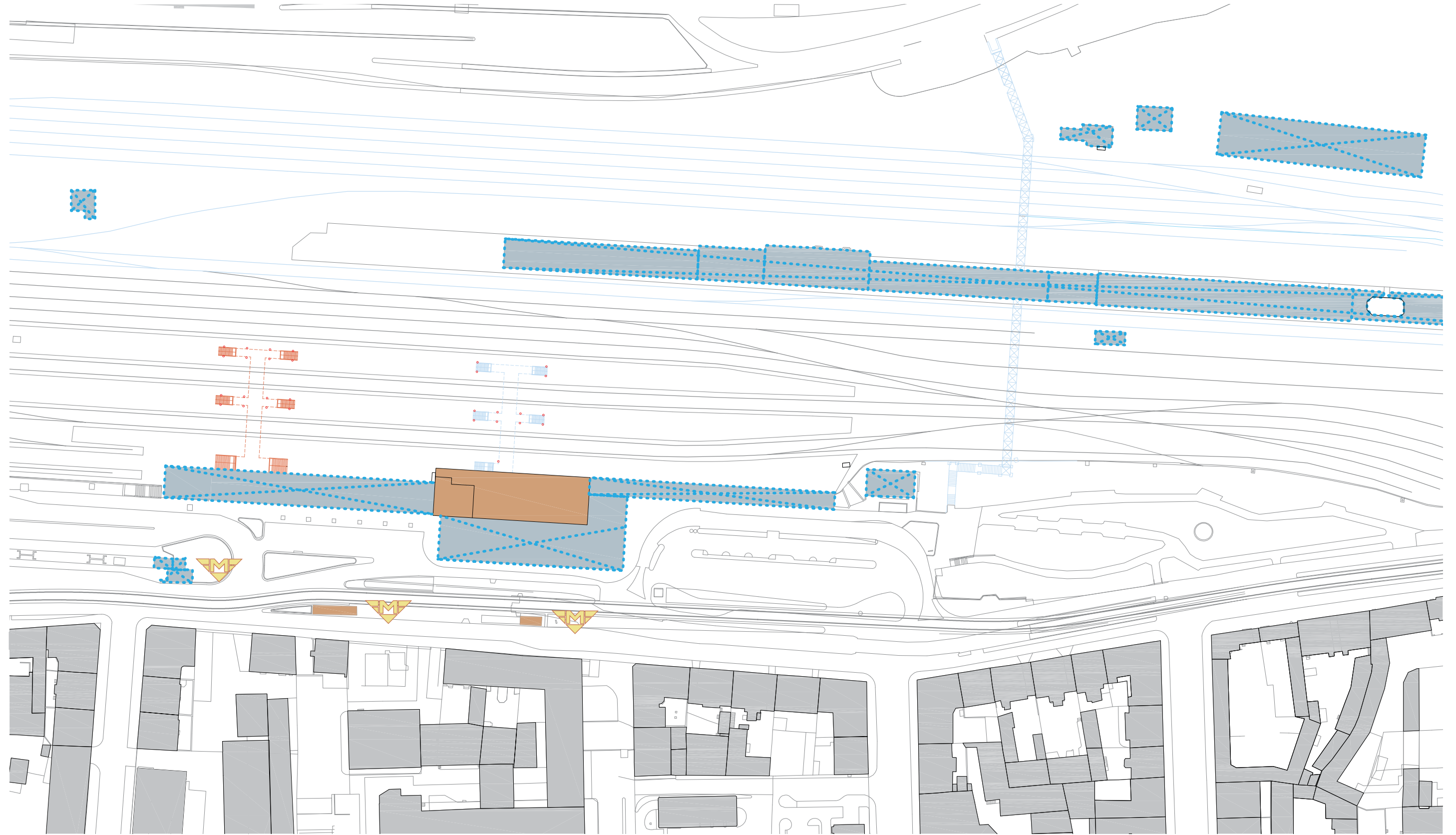
- funkční komerční parter
- nefunkční komerční parter

ZÁMĚRY V ÚZEMÍ



stávající stav 02

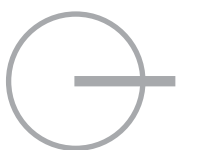
STÁVAJÍCÍ SITUACE



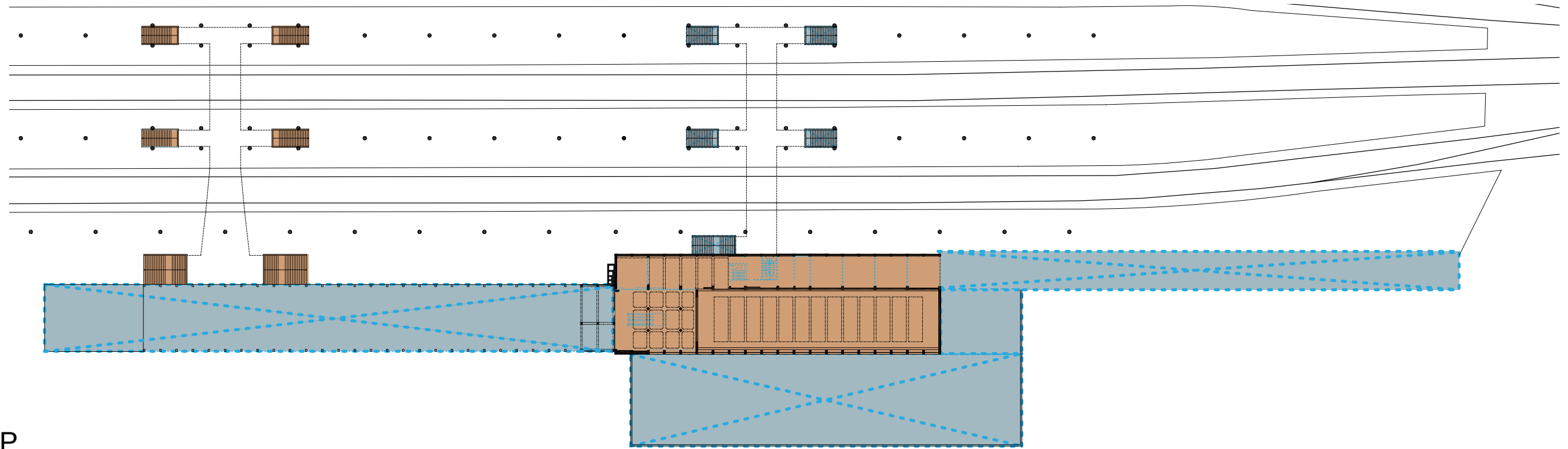
k zachování



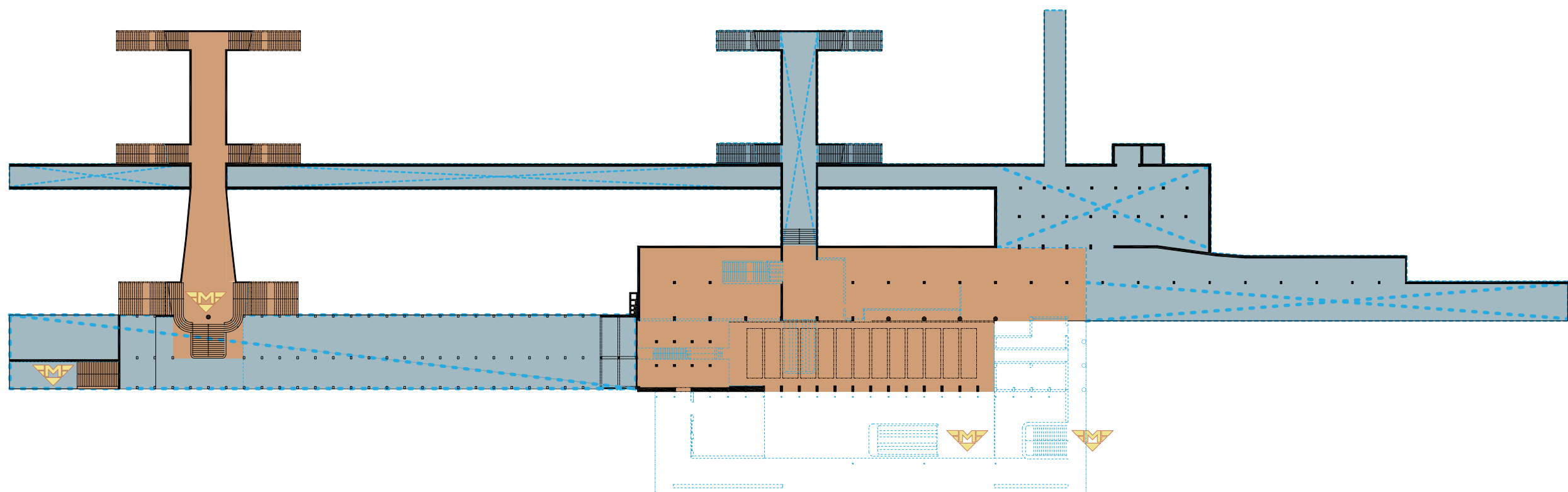
odstraňované objekty



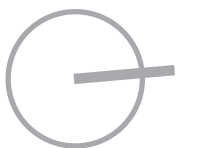
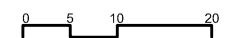
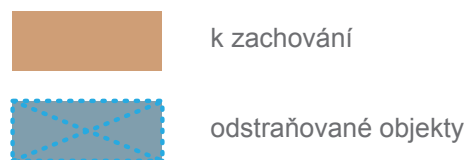
STÁVAJÍCÍ SITUACE

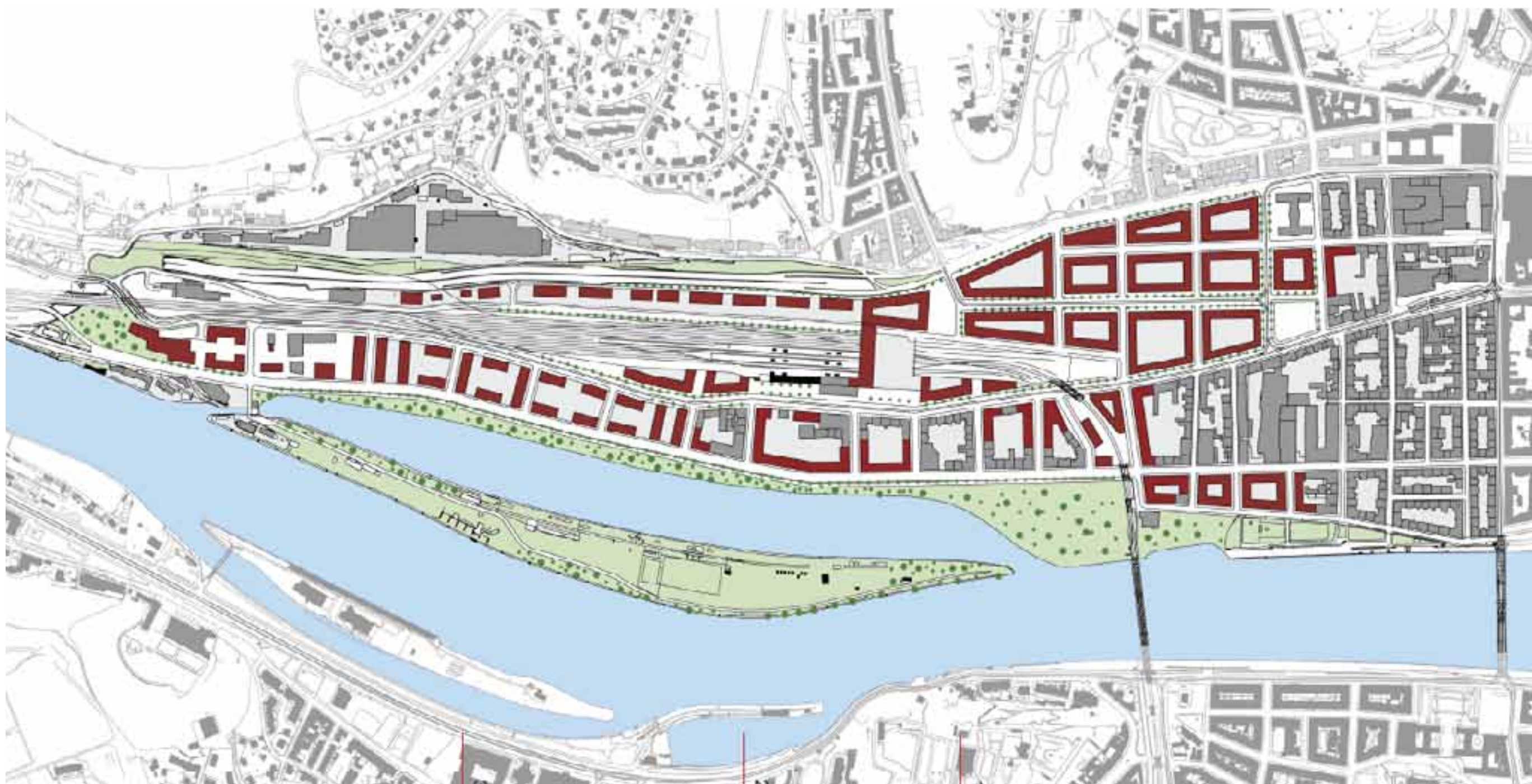


2. NP



1. NP

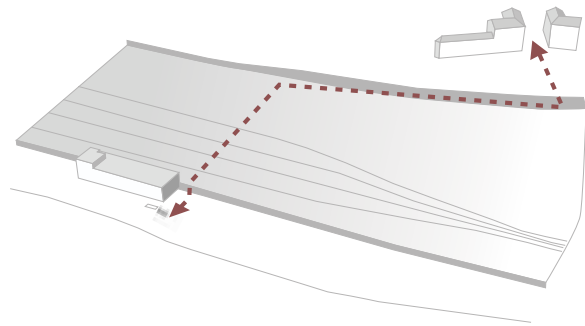




Návrh je založen na urbanistickém řešení jižní části Smíchova od Lukáše Vacovského

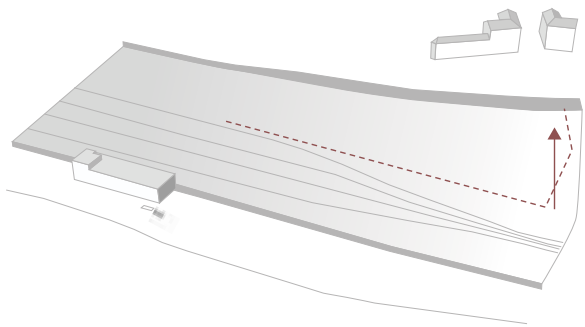


1



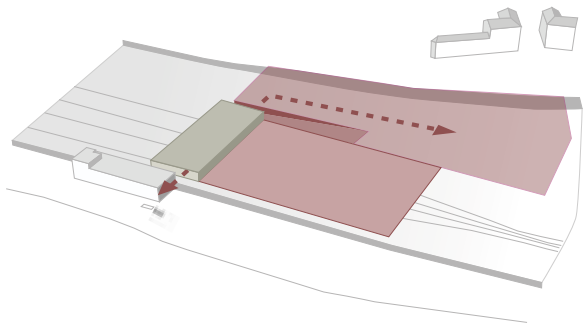
Základní myšlenkou návrhu je propojení nádražní budovy a vyústění ulice Radlické, které dnes od sebe dělí rozlehlé plochy kolejiště. Tím by se umožnil přístup nejen k jednotlivým vlakovým nástupištím, ale i na metro.

2



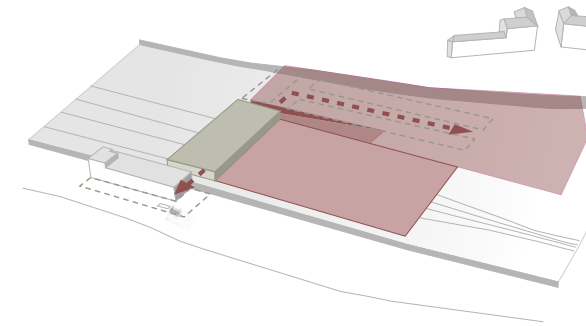
Posunutím hrany kolejiště a vyvýšením terénu se tak vytvoří plocha, která v místě křížení ulic dává vznik náměstí.

3



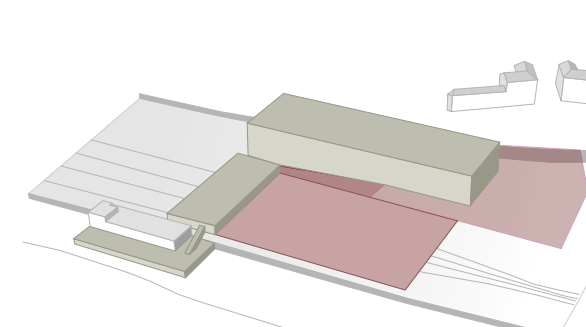
Propojení těchto dvou míst je nad kolejištěm vytvořen platformou, zajišťující příchod k jednotlivým vlakovým nástupištím, ale má také přímou návaznost na autobusový terminál, který je přisazen k pasáži.

4



Tato pasáž volně přechází v pasáž obchodního centra vyúsťující do Dobříšské ulice a na předprostor u ulice Radlické.

5



Celé toto propojení je svedeno do nového vestibulu nádražní budovy, který přímo navazuje na stanici metra a nádražní halu.

ARCHITEKTONICKÝ NÁVRH

Projekt se zabývá širším řešením oblasti Smíchovského nádraží, zahrnující jak samotnou historickou budovu, tak přednádražní prostor, prostor nad kolejištěm a oblast u křížení ulic Dobříšské a Radlické. Návrh vychází z urbanistické vize regenerace celé jižní části Smíchova, kdy doplněním nové zástavby s vhodným funkčním využitím a nového dopravního řešení potlačující především u ulic Strakonické a Nádražní jejich rychlostní význam, který dnes tvoří bariéru v rozvoji přednádražního prostoru. Především velké plochy autobusových terminálů Na Knížecí a Smíchovském nádraží brání, aby se z ulice Nádražní stala živá ulice s komerčním parterem a veřejnými plochami a vytvořila tak reprezentační prostor, který není zatížen dopravní infrastrukturou.

Proto v návrhu umístí autobusový terminál na platformu nad kolejištěm, což umožní také přímou návaznost na další

složky veřejné dopravy jako železnice a metro. Platforma je doplněna o obchodní pasáž, která slouží jak pro přestup vlak-bus, ale zároveň je spojovacím prvkem mezi samotnou budovou vlakového nádraží a oblastí křižovatky Dobříšské a Radlické ulice, která je dnes díky kolejišti izolována. V této části navazuje na terminál budova obchodního centra, jejíž uspořádání vnitřních pasáží umožňuje pohodlný přístup lidí z oblasti této části Smíchova k vlakům nebo autobusům doplněnou o možnost nákupu.

Celé toto propojení zaústí eskalátorovým tubusem do vestibulu nádražní haly, který je předsazen samotné historické budově, odkud je pak možná návaznost na metro přímo z tohoto vestibulu nebo na tramvaj v ulici Nádražní. Samotná historická budova nádraží zůstává zachována. Sloužící především komerčnímu účelu a prodeji lístků dopravců.

Terminál je také doplněn o parkování P + R, který je reali-

zován v podzemních podlažích obchodního centra v návaznosti na rychlostní komunikaci Dobříšskou.

Architektonicky se jedná o tvarově odlišné hmoty, jejichž propojení se děje pomocí spojovacích prvků jako jsou eskalátorové tubusy nebo spojovací můstky. Pasáž u autobusového terminálu je prosklená pro vizuální kontrolu pro cestující a u obchodního centra doplněna o horní osvětlení. K původní nádražní budově s kamenným obkladem je předsazena nízká hmota kryjící vstupy do metra a umožňující přístup nahoru k terminálu. Tato hmota je od okolí dělena jen prosklenou stěnou, umožňující volný přechod dějů, odehrávajících se na veřejných plochách před nádražím dovnitř. Fasáda obchodního centra je realizována z pravidelného rastru velkoformátových hliníkových panelů s možností odlišné barevnosti ploch určených pro reklamní poutače.



KAPACITNÍ NÁVRH AUTOBUSOVÉHO TERMINÁLU

SOUČASNÝ STAV

nástupiště:

Smíchovské nádraží

1. 317 směr Dobříš
318 směr Řitka
320 směr Mníšek p. Brdy, Rymáně, žel. zast
321 směr Mníšek p. Brdy, Stříbrná Lhota
334 směr Psáry
2. 118 směr Sídliště Spořilov
196 směr Strašnická
197 směr Sídliště Písnice
3. 105 směr Filmové ateliéry
244 směr Sídliště Radotín
4. 125 směr Skalka
253 směr Na Beránku
5. 129 směr Baně
241 směr Lipenice
314 směr Nová Ves pod Pleší

CELKEM: 15 linek

Na Knížecí

1. 231 směr Dívčí Hrad
2. 137 směr U Waltrovky, Síd. Stodůlky
3. 120 směr Pod Lochkovem, Nádr. Radotín
4. 167 směr Nemocnice Na Homolce
191 směr Stadion Strahov, Petřiny
5. 501 směr Sídliště Lhotka

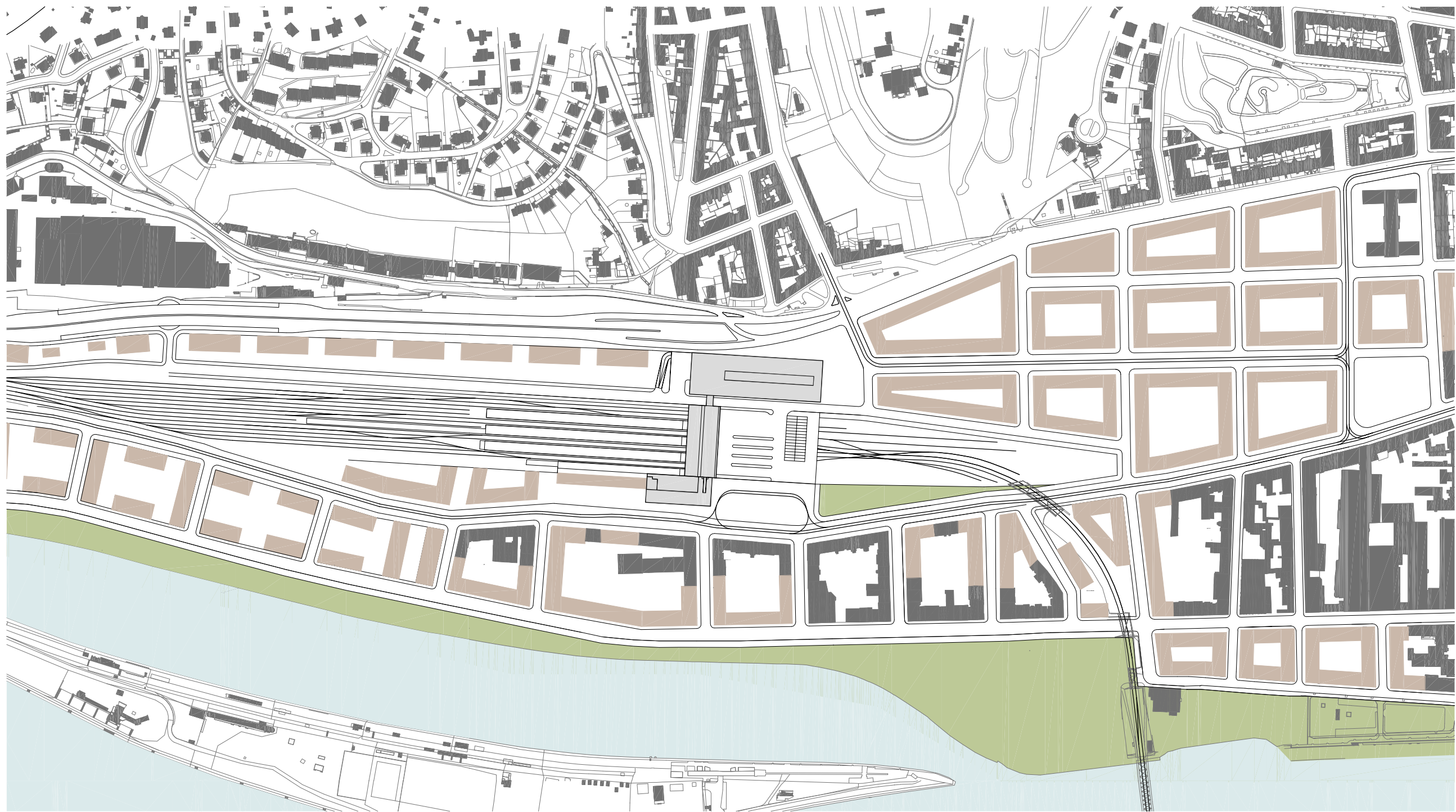
ostatní dopravci: 6 nástupišť

6 linek

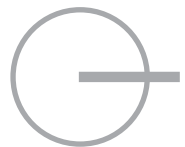
NAVRHOVANÝ STAV

nástupní zastávky: 10
výstupní: 2+1 pohotovostní
dočasné stání: 30

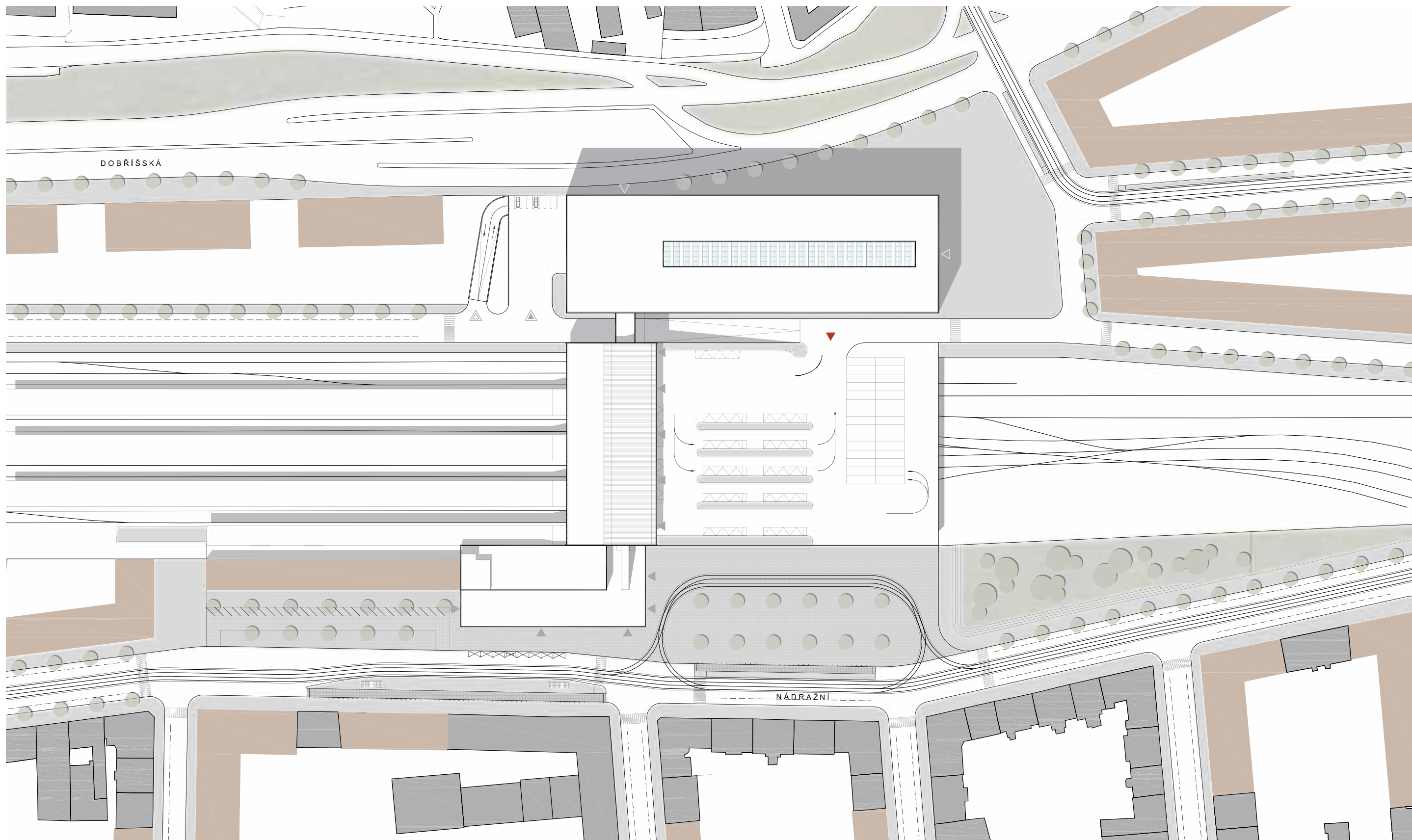




0 20 50 100



situace širších vztahů M 1:5000



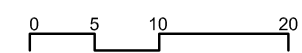
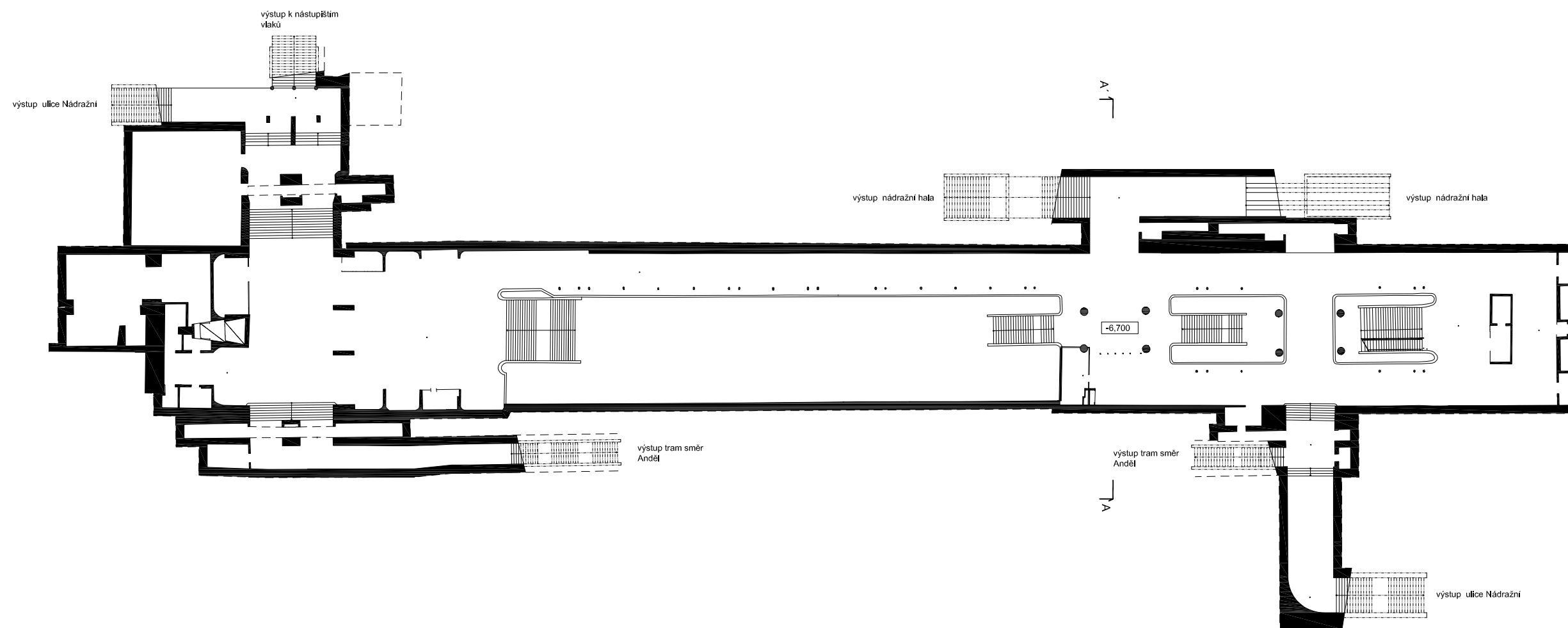
- ▽ vjezd P+R
- ▽ vjezd zásobování
- ▼ vjezd autobusů
- ▽ vstup do budovy

0 10 20 50



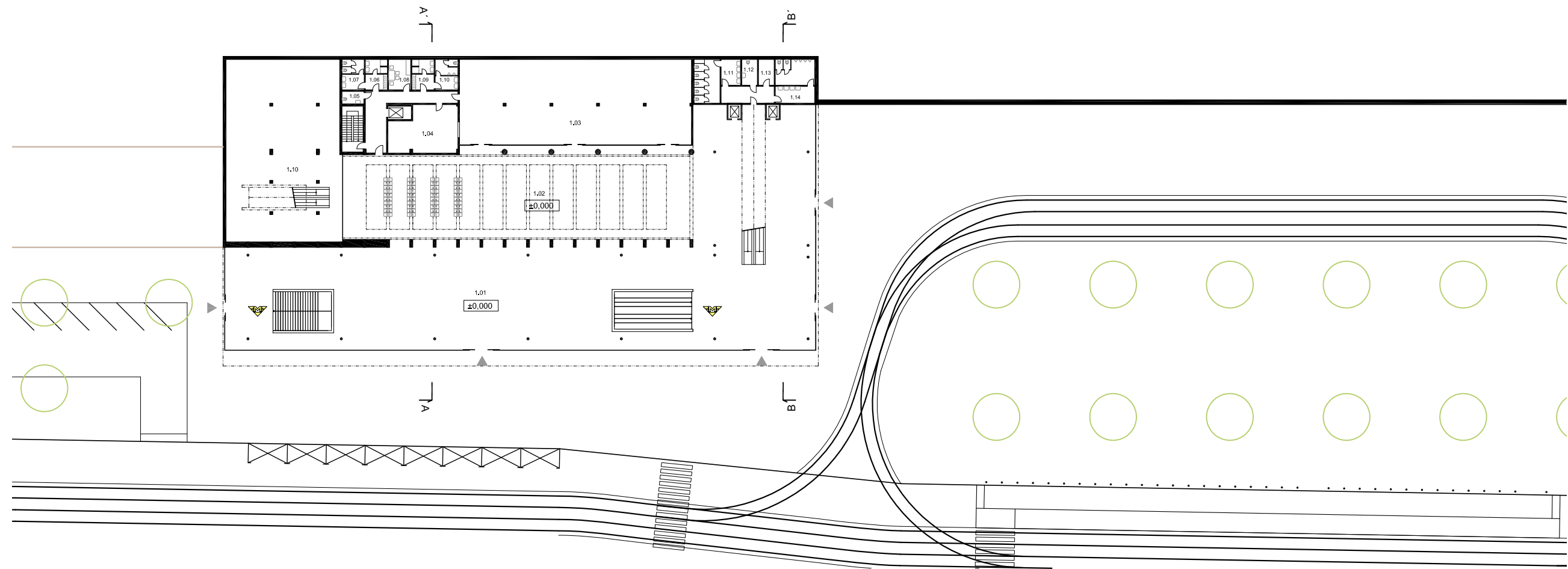
situace

NÁDRAŽNÍ BUDOVA

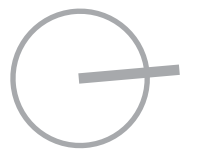
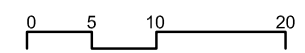


půdorys vestibulu metra

NÁDRAŽNÍ BUDOVA

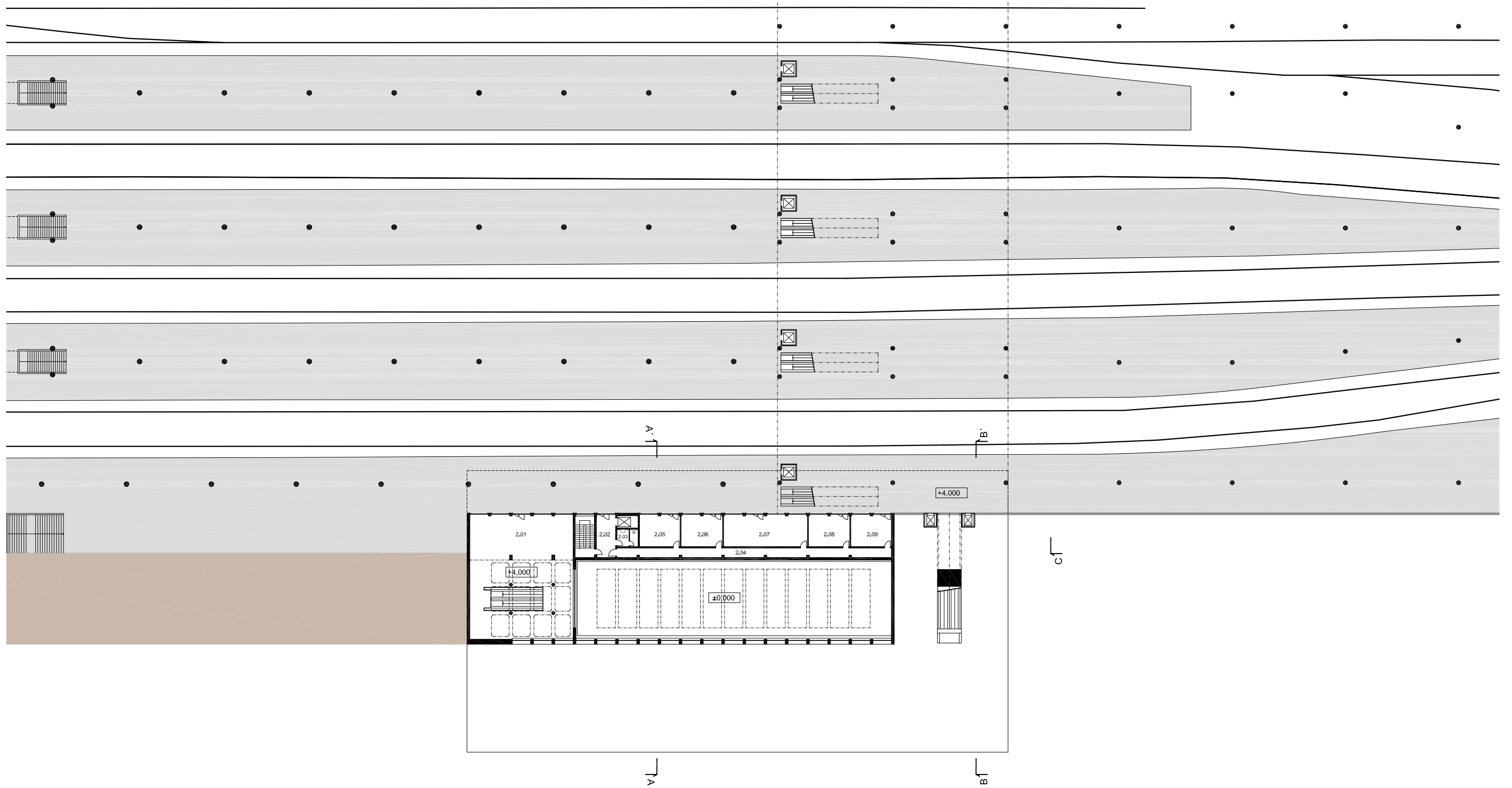


- | | | | |
|-------------------------|---------------------|------------------|------------------------|
| 1.01 Vestibul nádraží | 1.05 WC invalidé | 1.09 Šatna muži | 1.13 Úklidová místnost |
| 1.02 Nádražní hala | 1.06 Šatna ženy | 1.10 WC muži | 1.14 WC muži |
| 1.03 ČD centrum | 1.07 WC ženy | 1.11 WC ženy | |
| 1.04 Úschovna zavazadel | 1.08 Denní místnost | 1.12 WC invalidé | |

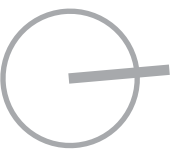
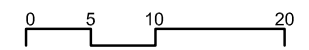


půdorys 1.NP

NÁDRAŽNÍ BUDOVA

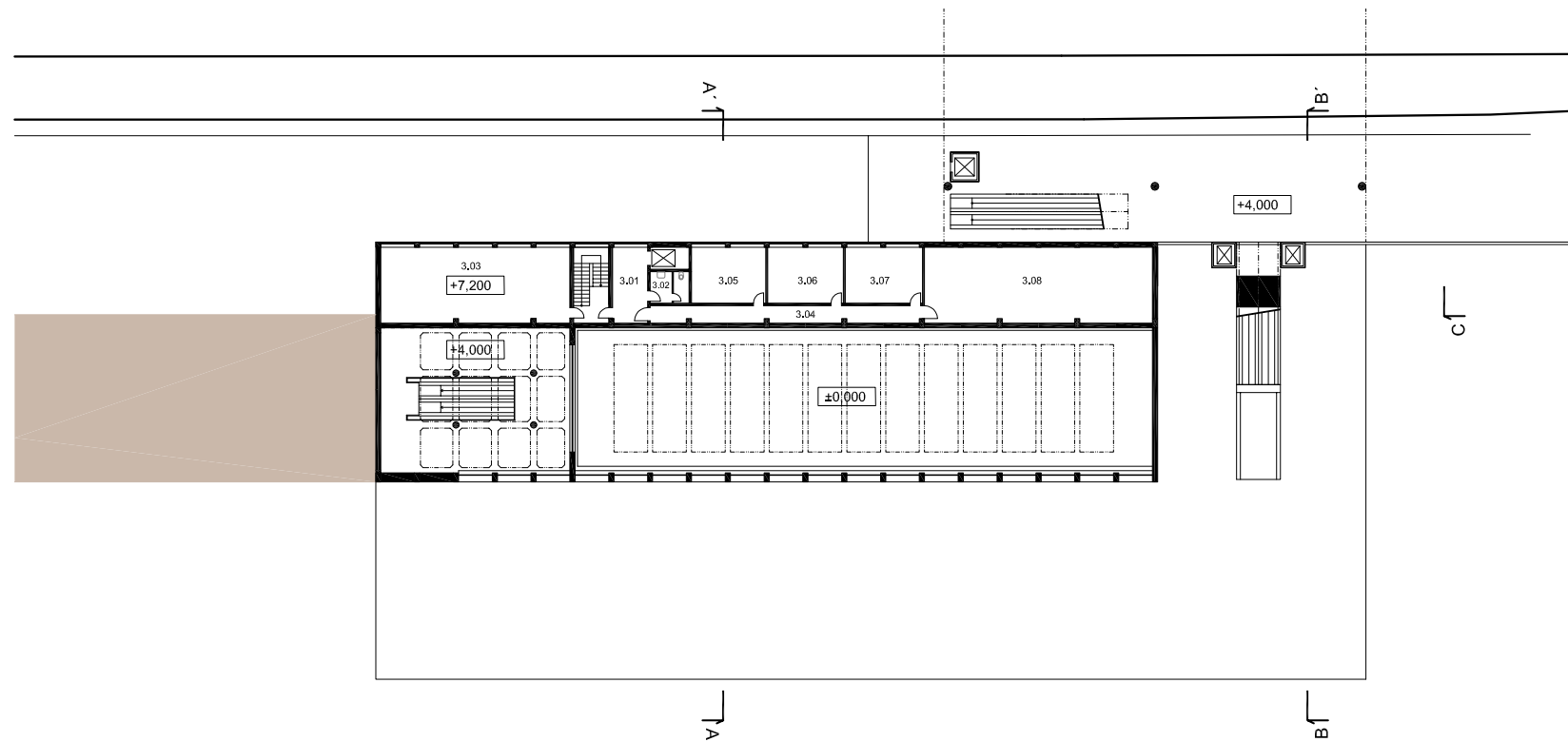


- | | | | |
|------|-------------|------|-----------------------|
| 2.01 | Komerce | 2.05 | Komerce / občerstvení |
| 2.02 | Chodba | 2.06 | Komerce / občerstvení |
| 2.03 | WC personál | 2.07 | Komerce / občerstvení |
| 2.04 | Chodba | 2.08 | Komerce / občerstvení |

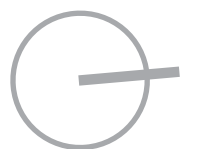
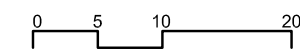


půdorys 2.NP

NÁDRAŽNÍ BUDOVA

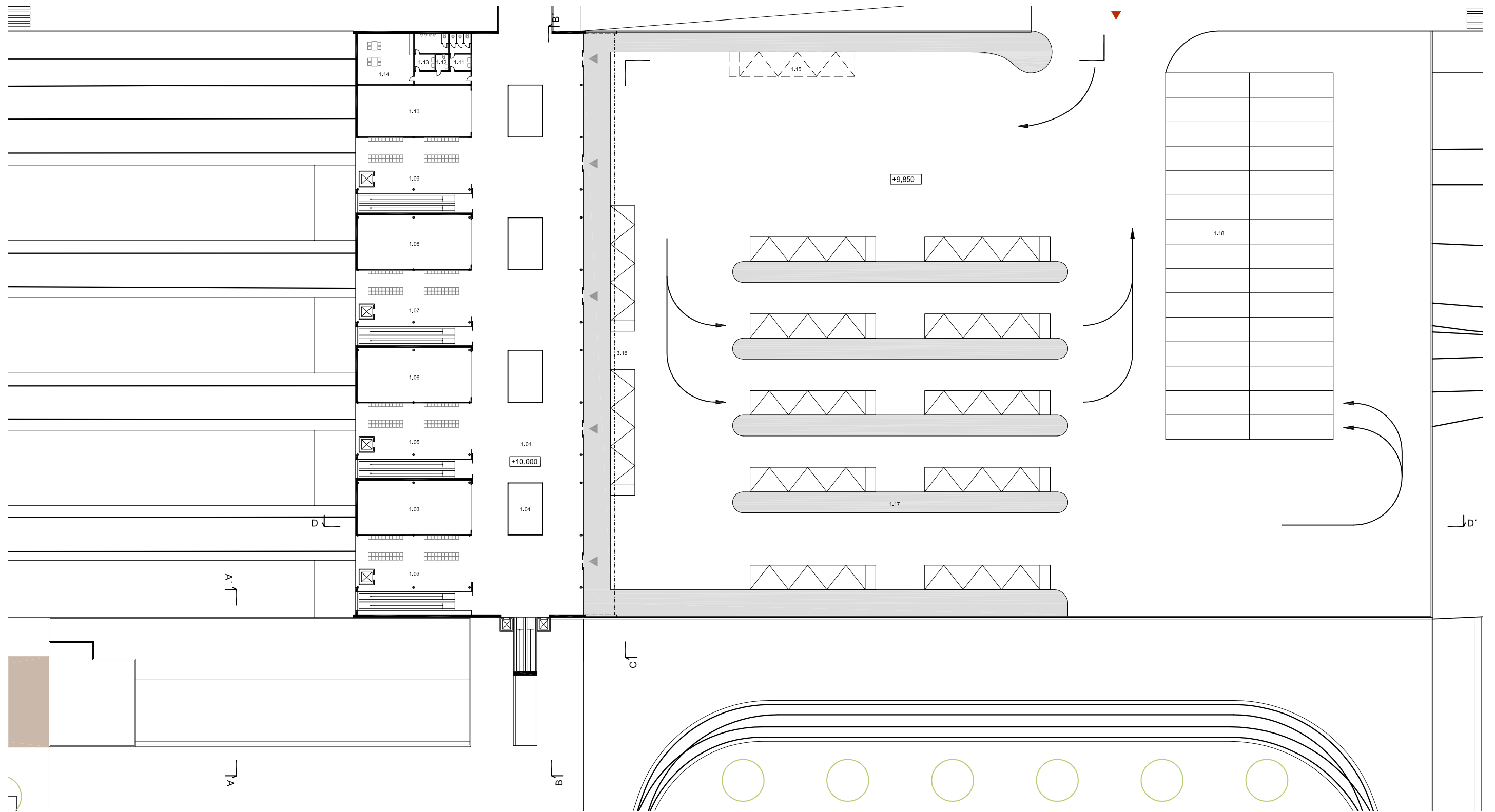


- | | | | |
|------|----------------|------|----------------|
| 3.01 | Chodba | 3.05 | Administrativa |
| 3.02 | WC personál | 3.06 | Administrativa |
| 3.03 | Zázemí nádraží | 3.07 | Administrativa |
| 3.04 | Chodba | 3.08 | Zázemí nádraží |



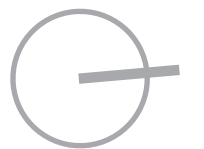
půdorys 3.NP

AUTOBUSOVÝ TERMINÁL



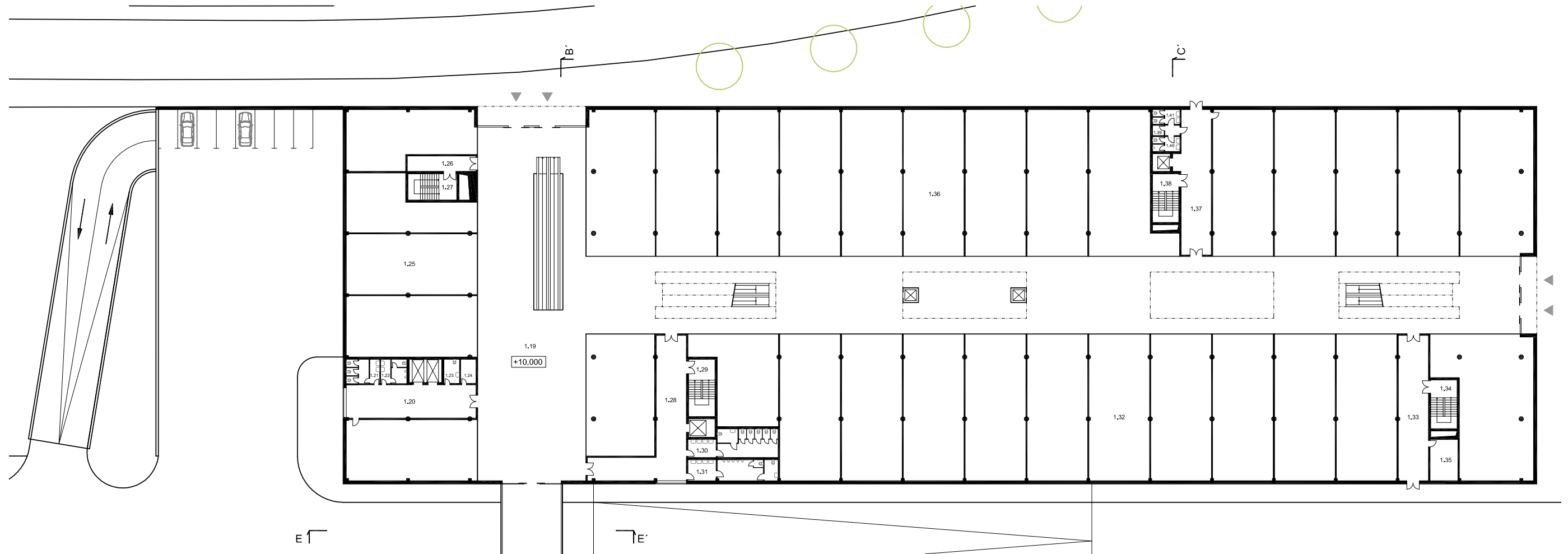
- | | | | | | | | |
|------|-----------------|------|-------------|------|-----------------------------|------|----------------|
| 1.01 | Pasáž | 1.06 | Občerstvení | 1.11 | WC personál muži | 1.16 | Výstupní stání |
| 1.02 | Čekárna | 1.07 | Čekárna | 1.12 | WC invalidé | 1.17 | Nástupní stání |
| 1.03 | Občerstvení | 1.08 | Občerstvení | 1.13 | WC personál ženy | 1.18 | Odstavné stání |
| 1.04 | Prodejní stánky | 1.09 | Čekárna | 1.14 | Zázemí řidičů | | |
| 1.05 | Čekárna | 1.10 | Komerce | 1.15 | Pohotovostní výstupní stání | | |

0 5 10 20



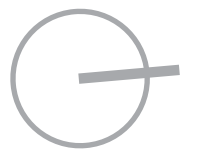
půdorys 1.NP

NÁKUPNÍ CENTRUM



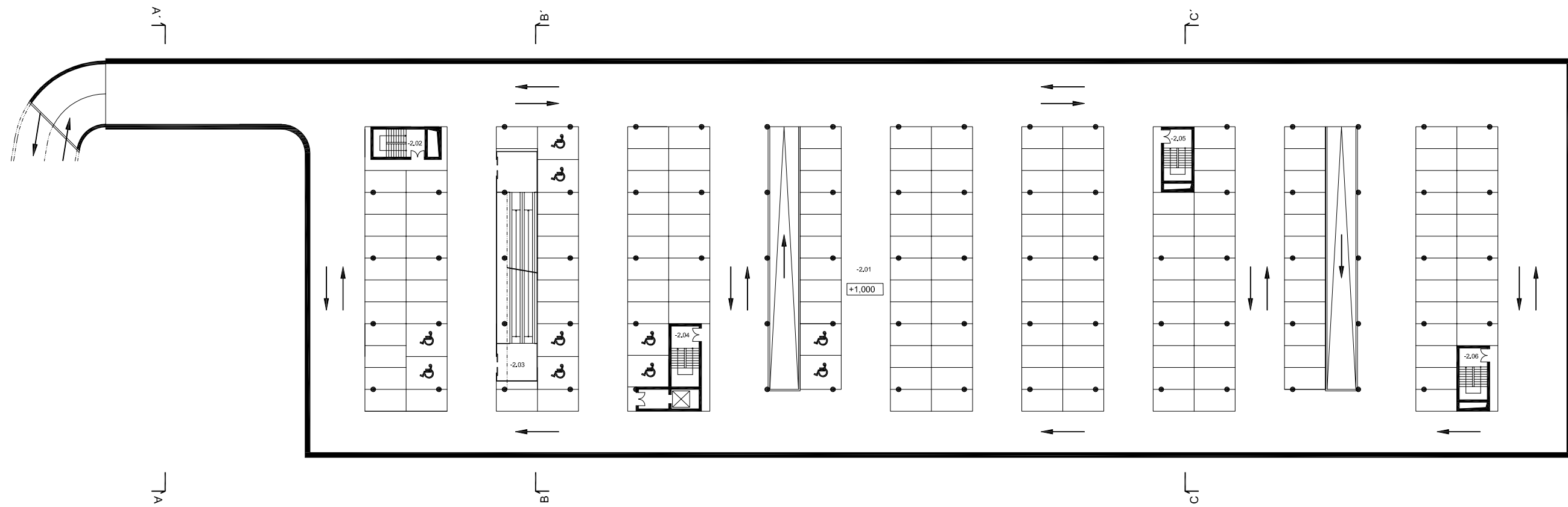
1.19	Obchodní pasáž	1.25	Komerce	1.31	WC muži	1.37	Úniková chodba
1.20	Chodba	1.26	Chodba	1.32	Komerce	1.38	Únikové schodiště
1.21	WC personál ženy	1.27	Únikové schodiště	1.33	Úniková chodba	1.39	Úklidová místnost
1.22	WC personál muži	1.28	Chodba	1.34	Únikové schodiště	1.40	WC personál muži
1.23	WC invalidé	1.29	Únikové schodiště	1.35	Zázemí centra	1.41	WC personál ženy
1.24	Úklidová místnost	1.30	WC ženy	1.36	Komerce		

0 5 10 20

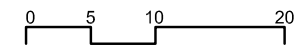


půdorys 1.NP

NÁKUPNÍ CENTRUM

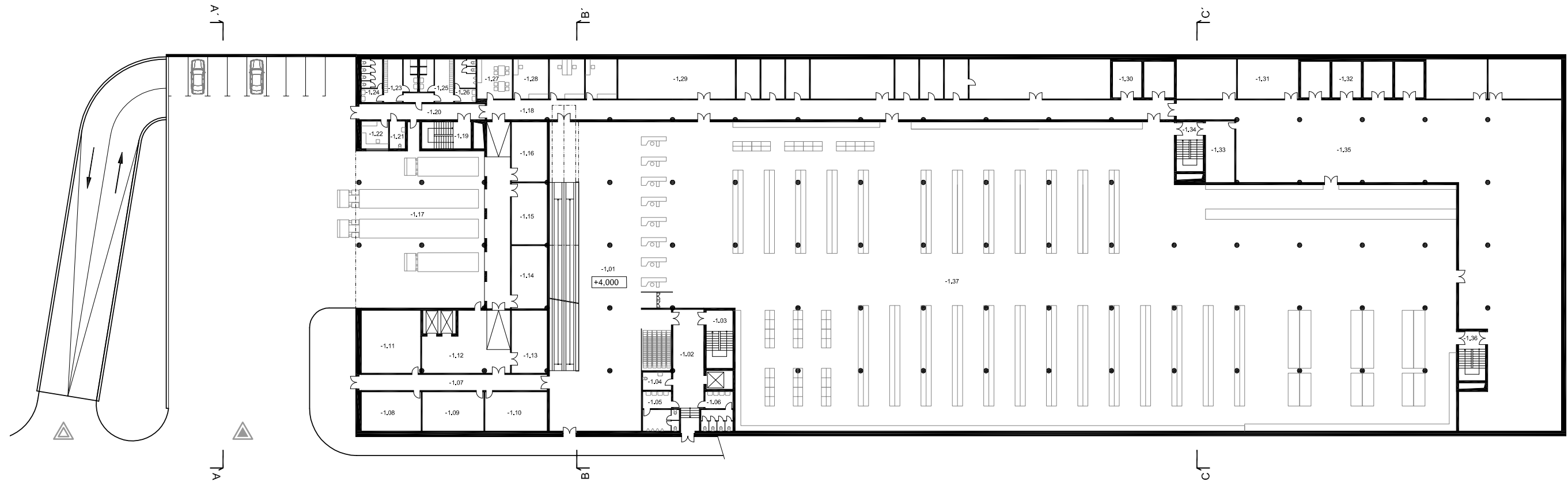


- 2.01 Parking
- 2.02 Únikové schodiště
- 2.03 Travelátor
- 2.04 Únikové schodiště
- 2.05 Únikové schodiště
- 2.06 Únikové schodiště

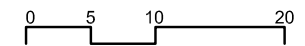


půdorys 2.PP

NÁKUPNÍ CENTRUM

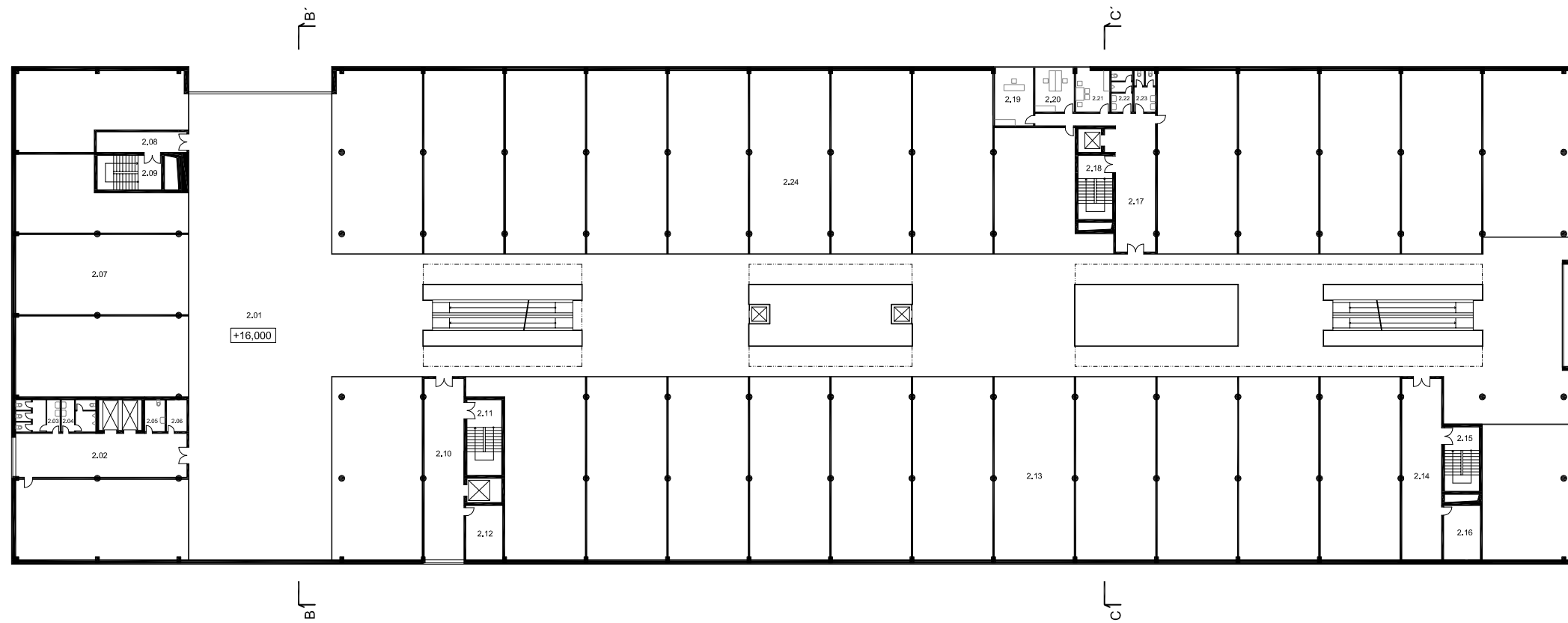


- | | | | | |
|----------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|
| -1.01 Předpokladní prostor | -1.09 Technická místnost | -1.17 Zásobovací dvůr | -1.25 Šatna muži | -1.33 Chodba |
| -1.02 Úniková chodba | -1.10 Technická místnost | -1.18 Zásobovací chodba | -1.26 WC muži | -1.34 Únikové schodiště |
| -1.03 Únikové schodiště | -1.11 Technická místnost | -1.19 Únikové schodiště | -1.27 Denní místnost | -1.35 Zpracování masa |
| -1.04 WC invalidé | -1.12 Manipulační prostor | -1.20 Úniková chodba | -1.28 Administrativa hypermarketu | -1.36 Únikové schodiště |
| -1.05 WC muži | -1.13 Sklad | -1.21 WC invalidé | -1.29 Sklady zboží | -1.37 Hypermarket |
| -1.06 WC ženy | -1.14 Sklad obalů | -1.22 Příjem zboží | -1.30 Chladírny | |
| -1.07 Chodba | -1.15 Sklad obalů | -1.23 Šatna ženy | -1.31 Sklady zboží | |
| -1.08 Technická místnost | -1.16 Sklad odpadu | -1.24 WC ženy | -1.32 Chladírny | |

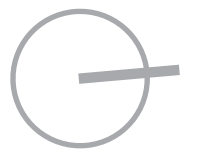
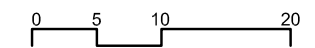


půdorys 1.PP

NÁKUPNÍ CENTRUM

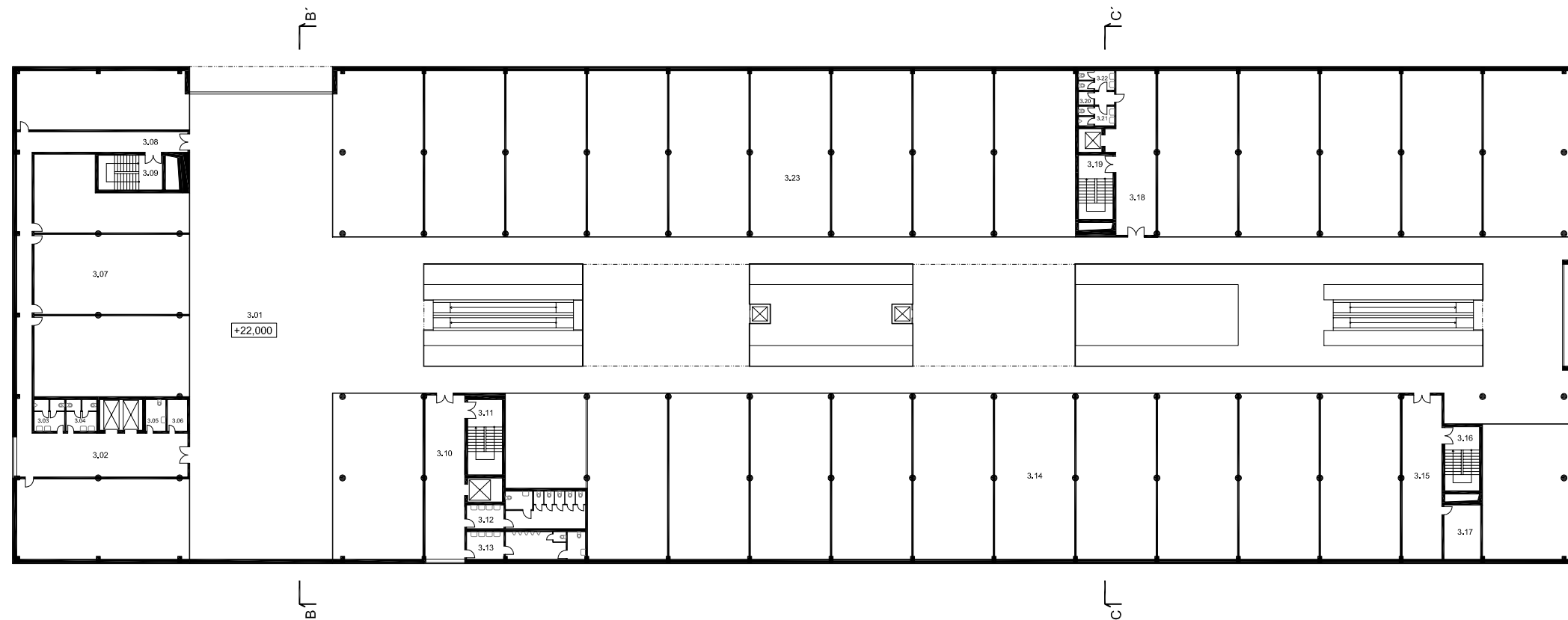


- | | | | | | | | |
|------|-------------------|------|-------------------|------|-------------------|------|------------------|
| 2.01 | Obchodní pasáž | 2.07 | Komerce | 2.13 | Komerce | 2.19 | Správa centra |
| 2.02 | Chodba | 2.08 | Chodba | 2.14 | Chodba | 2.20 | Správa centra |
| 2.03 | WC personál ženy | 2.09 | Únikové schodiště | 2.15 | Únikové schodiště | 2.21 | Denní místnost |
| 2.04 | WC personál muži | 2.10 | Chodba | 2.16 | Zázemí centra | 2.22 | WC personál muži |
| 2.05 | WC invalidé | 2.11 | Únikové schodiště | 2.17 | Chodba | 2.23 | WC personál ženy |
| 2.06 | Úklidová místnost | 2.12 | Zázemí centra | 2.18 | Únikové schodiště | 2.24 | Komerce |

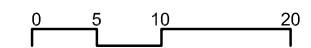


půdorys 2.NP

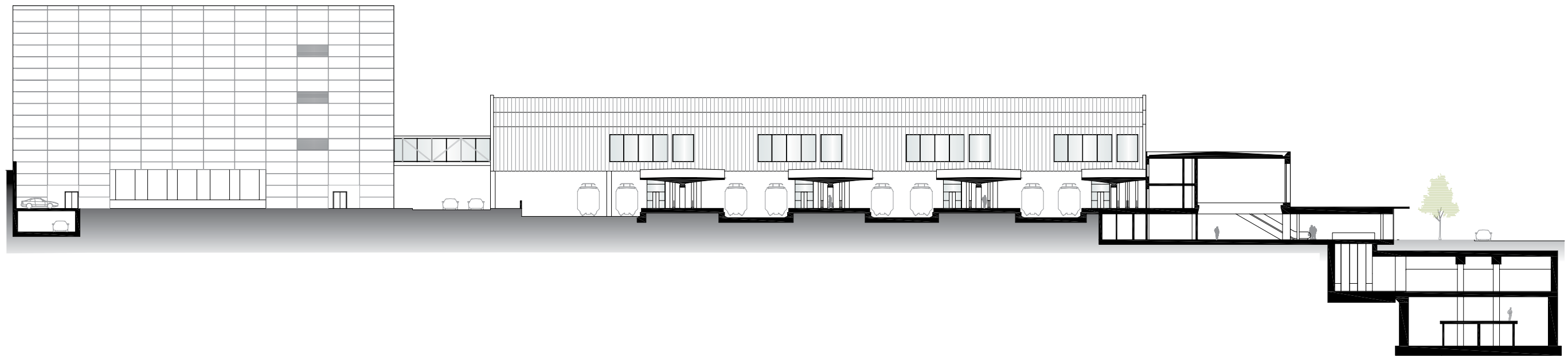
NÁKUPNÍ CENTRUM



3.01	Obchodní pasáž	3.07	Občerstvení	3.13	WC muži	3.19	Únikové schodiště
3.02	Chodba	3.08	Chodba	3.14	Komerce	3.20	Úklidová místnost
3.03	WC personál muži	3.09	Únikové schodiště	3.15	Chodba	3.21	WC personál muži
3.04	WC personál ženy	3.10	Chodba	3.16	Únikové schodiště	3.22	WC personál ženy
3.05	WC invalidé	3.11	Únikové schodiště	3.17	Zázemí centra	3.23	Komerce
3.06	Úklidová místnost	3.12	WC ženy	3.18	Chodba		

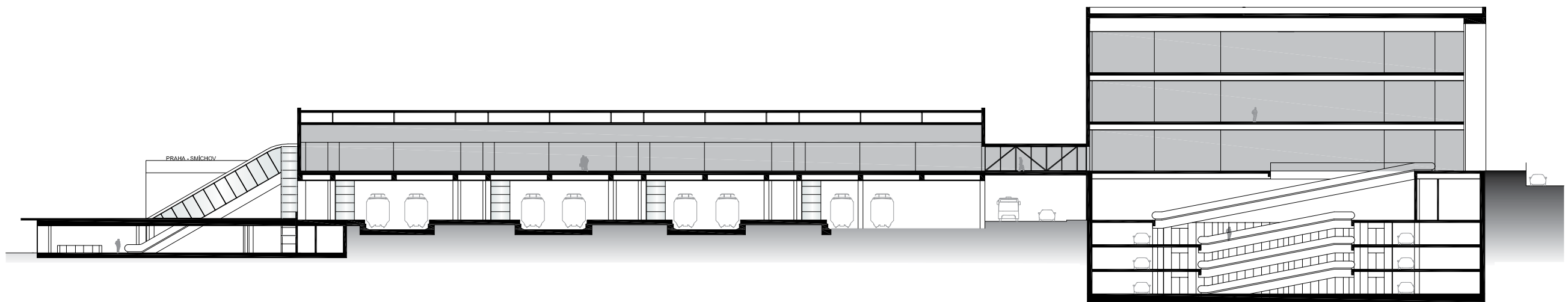


půdorys 3.NP



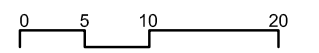
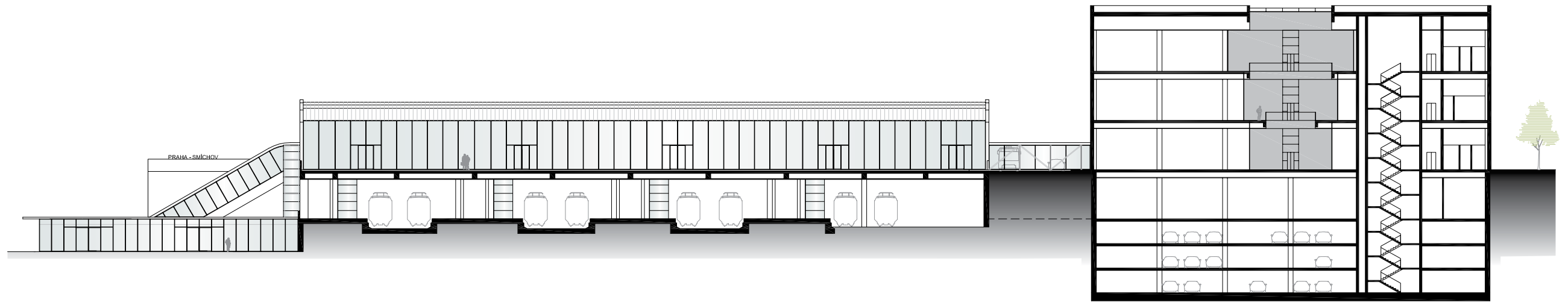
0 5 10 20

řez A - A'

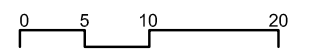
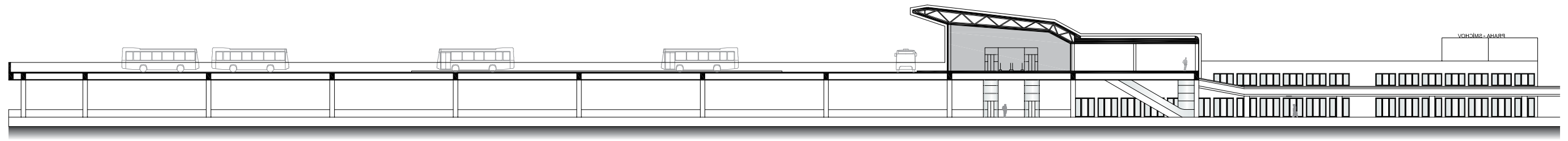


0 5 10 20

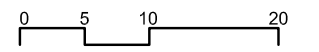
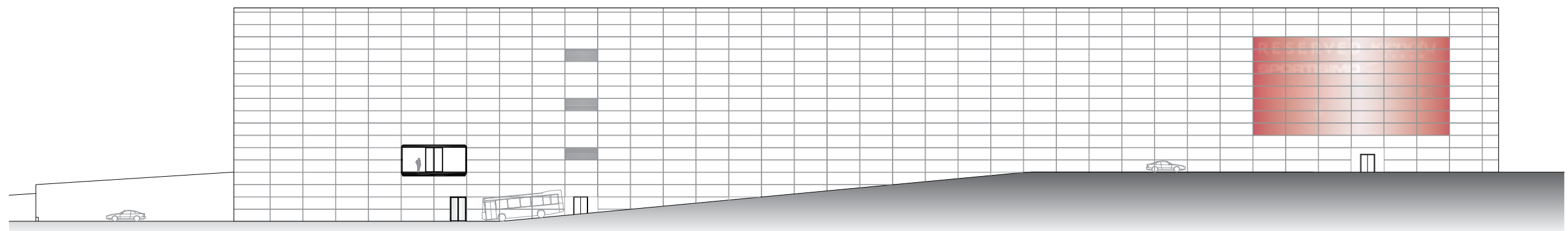
řez B - B'



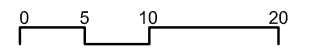
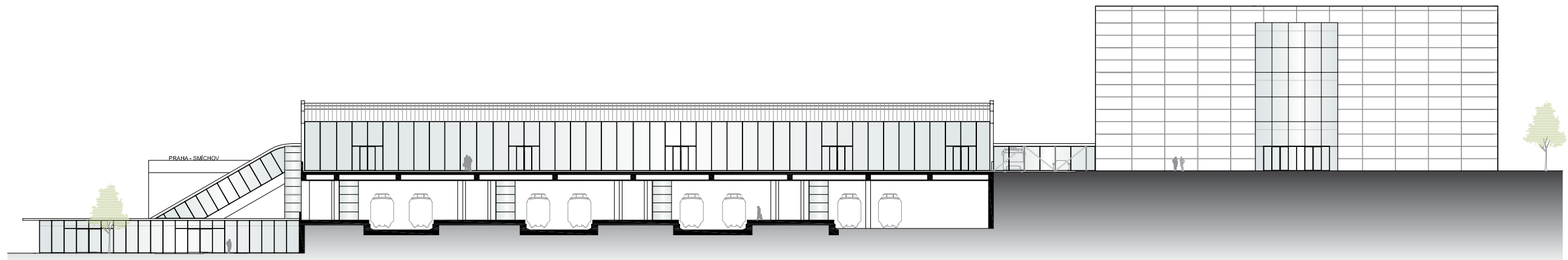
řez C - C'



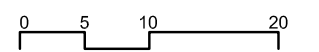
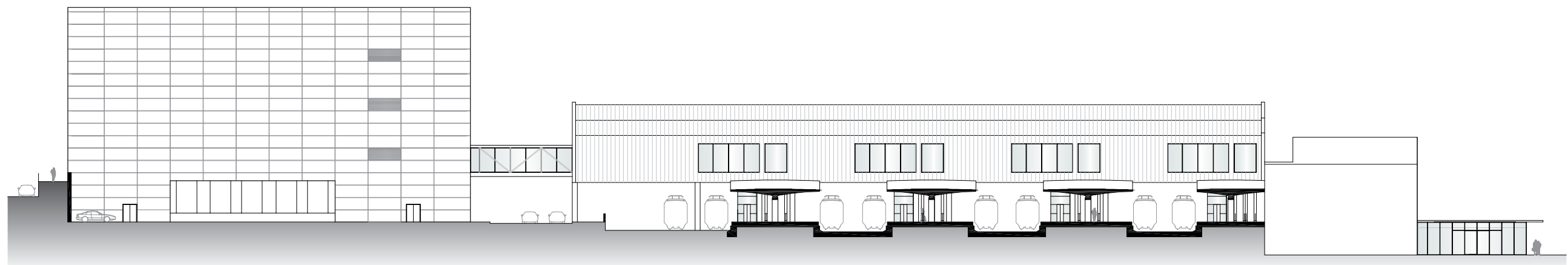
řez D - D'



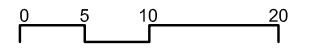
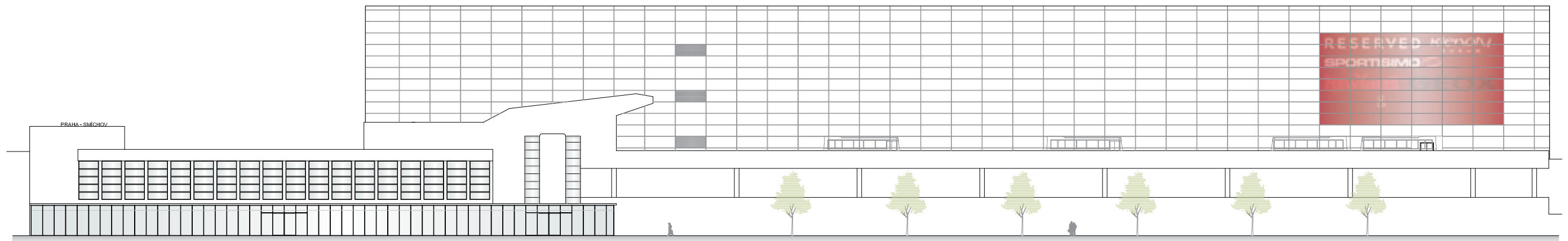
řez E - E'



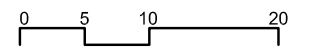
pohled severní



pohled jižní

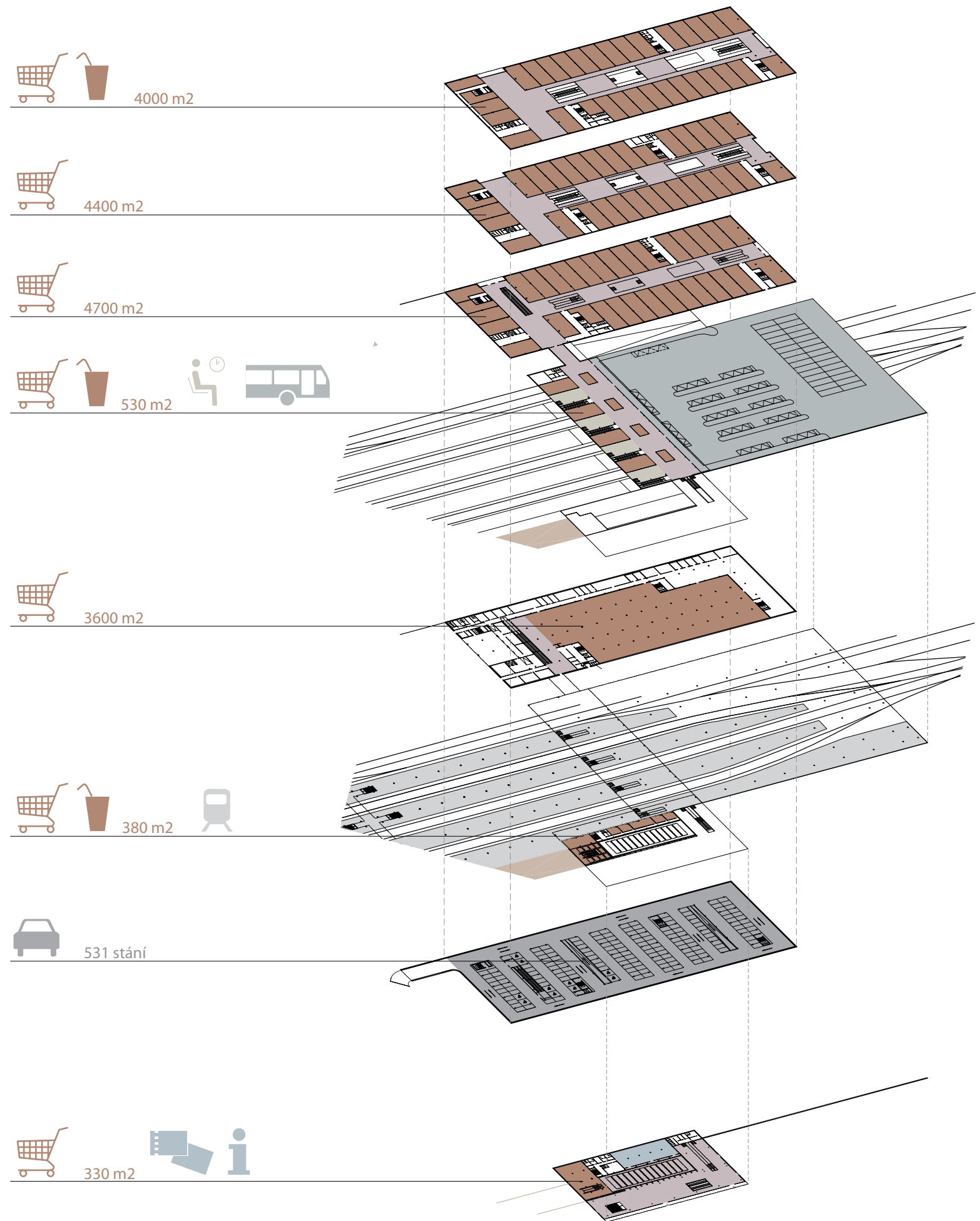


pohled východní



pohled západní

FUNKČNÍ VYUŽITÍ





pohled na nádražní budovu a přednádražní prostor



pohled na vlaková nástupiště a budovu terminálu od jihu



obchodní centrum a příjezd k autobusovému terminálu



pasáž autobusového terminálu

ZDROJE

Publikace:

Jungmann J., *Smíchov - město za Újezdskou branou*, 2007

Přemysl Veverka, Ivan Matějka, Zdeňk Lukeš, Pavel Vlček a Martin Ebel-
Slavné stavby Prahy 5, 2005

web:

www.maps.google.com

www.mapy.cz

www.wikipedia.org

www.dpp.cz