

# DIPLOMOVÁ PRÁCE | SMÍCHOV

Dominika Kraftová | Ateliér Ing. Arch. Ivana Plicky, CSC.  
FA ČVUT | letní semestr 2012/13

## OBSAH

- 01 PRŮVODNÍ ZPRÁVA
- 02 ANALYTICKÁ ČÁST
- 03 URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ
- 04 ARCHITECTONICKÉ ŘEŠENÍ

19-02-2013

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: **Dominika Kraftová**

datum narození: *17. 9. 1987*

akademický rok / semestr: **2012 / 2013 letní semestr**

ústav: **15119 Ústav urbanismu**

vedoucí diplomové práce: **Ing.arch. Ivan Plicka**

téma diplomové práce:

### SMÍCHOV

zadání diplomové práce:

#### LOKALITA:

Praha, Smíchov, oblast předběžně vymezená na severu ulicí Na Valentině (a jejím prodloužením na východ a na západ), na jihu ulicí Na Konvářce (a jejím prodloužením na východ), na východě řekou Vltavou a na západě ulicí Pod Brentovou, resp. ulicí Braunovou (a jejich prodloužením na sever a na jih) – viz také příložená schématická situace.

#### STAVEBNÍ PROGRAM / TÉMA:

Tématem diplomové práce bude návrh centra nové městské čtvrti Smíchov – jih; práce bude vycházet ze semestrálního projektu Lukáše Vacovského, který se zabýval základní koncepcí rozvoje celé jižní části Smíchova (tato práce bude sloužit jako východzí podklad pro kontext, který je možno v hranicích zóně odůvodněné modifikovat).  
Diplomová práce se zaměří především na:

- umístění a návrh nového dopravního terminálu Smíchov, integrujícího stávající Smíchovské nádraží, stávající stanici metra Smíchovské nádraží, tramvajovou dopravu, městskou, příměstskou a dálkovou autobusovou dopravu a systém park+ride;
  - vytvoření významného / centrálního veřejného prostoru ve vazbě na východní frontu dopravního terminálu;
  - vytvoření významného / centrálního veřejného prostoru ve vazbě na západní frontu dopravního terminálu a ve vazbě na prostor křižovatky ulic Radlická a Dobříšská;
  - maximální propojení Smíchova a Radlic v prostoru nového dopravního terminálu Smíchov;
  - vytvoření nového, atraktivního centra městské části Smíchov – jih, s uspokojivým obytným standardem.
- Práce bude vycházet z předpokládané redukce rozsahu kolejiště nádraží Praha – Smíchov s tím, že je možné (při dodržení funkčnosti) plochu kolejiště posunovat ve východozápadním směru.

#### PŘEDBĚŽNÝ OBSAH:

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

- celková situace – širší vztahy – Smíchov – jih (1 : 5 000)
- celková situace – centrum – Smíchov – jih (1 : 1 000) – regulace
- celková situace – centrum – Smíchov – jih (1 : 1 000) – příklad zastavby (ilustrační plán)
- dopravní terminál – půdorysy, řezy, pohledy (1 : 500 / 1 : 400)
- případná doplňující schémata
- model (1 : 500 / 1 : 1 000)
- průvodní zpráva
- portfolio projektu (A3 landscape)
- CD (pdf, jpeg)

Datum a podpis studenta

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

*14.2.2013*  
*Ivan Plicka*  
*28/1/13 Kraftová*

## ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

### FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Dominika Kraftová  
AR 2012/2013, LS

#### NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) SMÍCHOV

(AJ) SMÍCHOV

#### JAZYK PRÁCE:

Vedoucí práce: Ing. arch. Ivan Plicka, CSc.

Ústav: 15119 Ústav urbanismu

#### Oponent práce:

Ing. arch. Zdeněk Fikar

#### Klíčová slova (česká):

Dopravní terminál, urbanismus

#### Anotace (česká):

Cílem diplomové práce je návrh nové městské čtvrti Smíchov – jih v podobě dopravního terminálu Smíchov, integrujícího všechny druhy dopravy v místě, a významných veřejných prostor ve vazbě na terminál. Urbanistická studie vytváří nové centrum na západní frontě terminálu ve vazbě na autobusové nádraží a novou městskou čtvrť a pěší propojení smíchovské a radlické části podchodem a mostem.

#### Anotace (anglická):

The diploma thesis is focused on designing a new urban district Smíchov - south in the form of a transport terminal Smíchov, integrating all modes of transport in the place, and a major public space in relation to the terminal. Urban study creates a new center on the west of the terminal in relation to the bus station and new urban district and pedestrian connections between Smíchov and Radlice by the underpass and bridge.

### 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.“

V Praze dne 4. ledna 2013

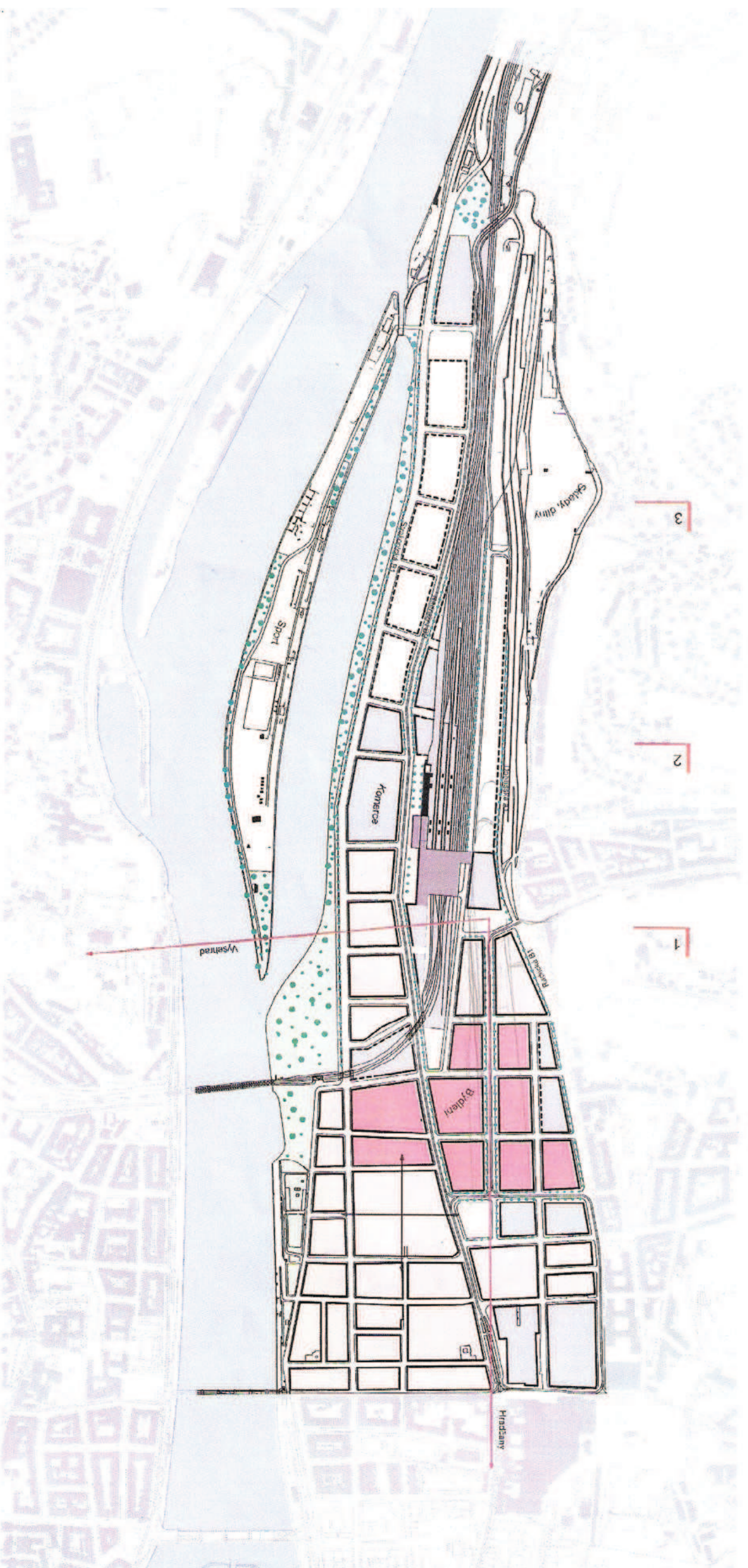


## ZADÁNÍ

Tématem diplomové práce je návrh centra nové městské čtvrti Smíchov-jih. Práce vychází ze semestrálního projektu Lukáše Vacovského, který se zabýval základní koncepcí rozvoje jižní části Smíchova. Studie se zaměřuje na koncepci a návrh nového dopravního terminálu Smíchov, který propojí všechny stávající druhy dopravy – vlakové nádraží, stávající stanici metra Smíchovské nádraží, tramvajovou dopravu, městskou, příměstskou a dálkovou dopravu a systém park and ride. Dále je úkolem vytvoření významných veřejných prostor ve vazbě na Smíchovské nádraží v ulici Nádražní a na Křižovatku Radlické a Dobříšské ulice.

## LOKALITA

Praha, Smíchov, oblast zahrnující Smíchovské nádraží, radlickou křižovatku a jejich bezprostřední okolí. Přibližně vymezená na severu ulicí Na Valentince, na jihu ulicí Ke Konvářce, na východě řekou Vltavou a na západě ulicí Braunovou.



## URBANISMUS

### DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Základní myšlenkou práce je spojení dvou stávajících autobusových nádraží v jedno nádraží, které je umístěno za kolejištěm a propojeno se stávající nádražní budovou a výstupem z metra protažením již existujících podchodů pod kolejištěm. Nádraží využívá dvou příjezdových a zároveň odjezdových komunikací – z jižního směru z komunikace z projektu Lukáše Vacovského a ze severního směru z nově navržené komunikace napojující se na novou Radlickou. Vzniká tak univerzálnější vazba autobus-metro-tramvaj.

Díky odklonění radlické komunikace protažením osy Dobříšské vzniká nový prostor u paty svahu parku Santoška, kde je navržena nová zástavba a park, který na Santošku navazuje. Poblíž křižovatky je navrženo obchodní náměstí s vazbou na zastávku tramvaje, ze kterého je výhled na vyšehradské panorama a tvoří pěší uzel, kde se stýká vstup no nového obchodně-administrativního centra a začátek pěší lávky, nahrazující stávající lávku přes kolejiště. Doprava v ulici Nádražní je odlehčena o autobusový provoz a v jižním předprostoru vzniká parkoviště.

### ZÁSTAVBA

Stávající zástavbu tvoří klasické bloky na hranicích řešeného území. Ve vazbě na ně vzniká nová městská čtvrť jako pokračování zástavby od Anděla v podobě bloků. Dalším prvem je dotvoření a ukončení Radlického údolí dvěma výškově navazujícími budovami. Propojením Radlické a Nádražní ulice protažením existujících podchodů s výstupy na nástupiště se spojuje stávající budova nádraží z 60. let 20.století s nově vzniklým objektem, na jehož střeše je umístěno autobusové nádraží. Na něj navazuje obchodně-administrativní komplex, který umožňuje spojení s radlickou křižovatkou.

### FUNKČNÍ VYUŽITÍ

Území slouží pro bydlení, administrativu a komerční využití. Bloky v severní části území jsou navrhovány pro funkci smíšenou - komerční parter a bydlení. V okolí radlické křižovatky je především funkce administrativní a komerční. Smíchovské vlakové nádraží obklopují administrativní budovy s obchodním parterem.

V místě uvolněném odkloněním Radlické vzniká městský park s návazností na park Santoška.

## ARCHITEKTONICKÝ NÁVRH

### OBJEKT AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ

Autobusové nádraží je napojeno na stávající vlakové nádraží pomocí protažení a rozšíření existujících podchodů, v nichž budou komerční plochy. Podchody navazují na dvě patra garáží a je z nich přímý výstup na autobusové nádraží. V severní části objektu je supermarket, podél něhož se lze dostat průchozí pasáží nahoru do předprostoru objektu obchodně-administrativního.

### OBCHODNĚ-ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA

Navazující objekt je obchodně-administrativní budova s dvěma patry podzemních garáží a průchozí pasáží ve dvou obchodních patrech. Nad nimi jsou tři patra administrativní. Budova je v horní části rozdělena do dvou hmot, které umožňují proslunění kanceláří a ve spodní části je vytvořena terasa. Hlavní vstupy jsou ve dvou úrovních – první je v úrovni autobusového nádraží a druhý z úrovně obchodního náměstí u radlické křižovatky o šest metrů výš. Je použit osmimetrový modul betonových sloupů a lehká hliníkovo-skleněná fasáda.



## HISTORIE

Smíchov je pražská městská čtvrť a katastrální území na levém břehu Vltavy, náležející do městské části Praha 5. Na severu sousedí s Malou Stranou, na jihu s Hlubočepy, na jihozápadě s Radlicemi. Smíchovský katastr vybíhá na západ severně podél Plzeňské ulice až po hranici s Motolem. Plzeňská ulice ve své horní části až na krátké úseky tvoří hranici mezi Smíchovem a Košířemi. Na protějším pravém břehu řeky se nacházejí od severu Nové Město pražské, Vyšehrad a Podolí. Ke Smíchovu patří také velký vltavský ostrov Čísájská louka (naproti Vyšehradu a Podolí) a Dětský ostrov. V letech 1903–1921 byl Smíchov městem, od roku 1838 měl status předměstí. V polovině 19. století byly součástí Smíchova také Košíře, které se později osamostatnily.

Na území dnešního Smíchova je osídlení doloženo od středověku archeologickými nálezy i písemnými prameny od 13. století. Zbraslavská kronika popisuje stavbu krásného paláce z dřevěných kmenů mezi vrchem Petřínem a břehem Vltavy pro korunovační obřad a hostinu Václava II. roku 1297, který bývá ztotožňován se Smíchovem. 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. Dvůr na úpatí Petřina vlastnil také cisterciácký klášter v Plásích. Tehdy -nejen na klášterních pozemcích- začaly vznikat vinice a chmelnice. Farní kostel sv. Filipa a Jakuba s přílehlým hřbitovem sloužil osadě Smíchov od doby gotické až do 19. století, kdy byl stržen a nahrazen novorenesančním kostelem sv. Václava.

Vznik názvu Smíchov dnes již nelze spolehlivě doložit. Podle pověsti se na smíchovském břehu Vltavy (levý břeh) smáli Horymír, když si na Šemíko-vi skokem z Vyšehradu a přeplaváním Vltavy zachránili život. Podle jiné pověsti roku 814 nřídil kníže Vojen, aby byl odbojný Ronovic dopraven přes Vltavu, kde se měl v lese sám oběsit. Tehdy prý měli zlí duchové tak velkou radost, že se silně smáli a tak se tomuto místu začalo říkat Smíchov. Podle další varianty zdejší pozemky koupil Jan Smíchovský (roku 1430), podle kterého se pak území nazývá.

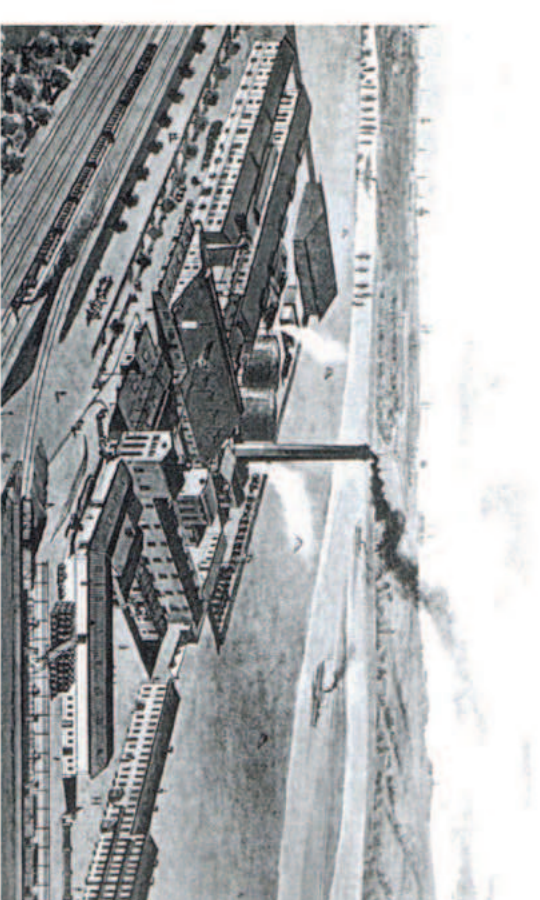
Jedna z pravděpodobných variant je taková, že ve 14. století došlo k prvnímu rozparcelování území, na kterém se nachází dnešní Smíchov. Velkou část tehdy získal Eduard Wejšera, který jako jeden z prvních obdržel okolo roku 1390 královské povolení k chovu ovcí, koz a dobytka v těsné blízkosti královského města. A od tohoto se prý také nazývá Smíchov – „smí chovat“. Vzhledem ke skladbě chovu byl tehdy nazýván pochovníkem koz.

Za nejpravděpodobnější období vzniku názvu Smíchov se považuje doba panování Karla IV. Roku 1386 dochází k rozparcelování zdejších pozemků a vzniká osada, do níž přicházelo obyvatelstvo z různých míst a docházelo tak k jeho „smíchání“. Název Smíchov je poprvé doložen roku 1402 (některé zdroje uvádějí roky 1406 či až 1421 -gladiatoris in Smiechow, hortus humuleti cum vineolla, qui situs est in Smiechow).

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 ovsá“ získal Pavel Michna z Vacínova. Staré Město, které mělo dodávat oves císařské jízdě, ho však nemohlo tolik sehnat a tak si ho vypůjčilo od generálního správce vojenské spíže a píce Michny z Vacínova (jenž ho vzal z císařských zásob) a za předražené obilí (za dvojnásobnou cenu než byla běžná) dali do zástavy Smíchov. Když pak chtěli dluh vrátit, Michna odmítl a úřední jednání se vlekla, vrácena byla jen malá část.

Za třicetileté války byl Smíchov silně zpuštěn, takže v polovině 17. století zde stál jediný dům. Zdejší zadlužené statky koupili roku 1684 Schwarzenberkové, zahradu s letohrádkem zde měli také Martinicové. Díky výhodné poloze nedaleko Prahy zde začala šlechta zakládat letohrádky a viniční usedlosti. Od poloviny 18. století na Smíchově vznikaly různé manufaktury a roku 1816 Porgesova kartounka. Postupně přibývaly chemické továrny, přádelna, továrna na mlýnské stroje, cukrovar, porcelánka a řada dalších podniků. Smíchovu se díky velkému počtu továrních komínů přezdívalo pražský Manchester. Patentem Ferdinanda V. byl 15.1. 1838 Smíchov povýšen na předměstí. Roku 1852 sem František Ringhoffer přemístil svou kotlárnou, již brzy rozšířil o průmyslové podniky strojírenský a železářský. Ringhofferovka později byla největším podnikem Rakouska-Uherska v odvětví strojní výroby. Roku 1869 byl založen Akcionářský pivovar na Smíchově, pozdější pivovar Staropramen. Průmyslový ráz si Smíchov zachoval po celý zbytek 19. století a až do počátku 80. let 20. století. Demolicemi pro výstavbu metra v letech 1979 - 1983 a proražením Strahovského tunelu se začal charakter osy Smíchova měnit. Od konce 20. století se obchodní centrum rozšířilo postupným rušením továren a průmyslových objektů.

Teprve 22. února 1903 byl Smíchov císařským rozhodnutím povýšen na město. 21. ledna 1904 byl pak Smíchovu udělen městský znak, prakticky to-tožný se znakem, který už od roku 1849 Smíchov používal bez zeměpanského či ministerského schválení. Na základě zákona o Velké Praze byl Smíchov roku 1922 připojen k Velké Praze jako součást jejího nového městského obvodu Praha XVI. [1]



1: antropogenní uloženiny, vyřezané prostory

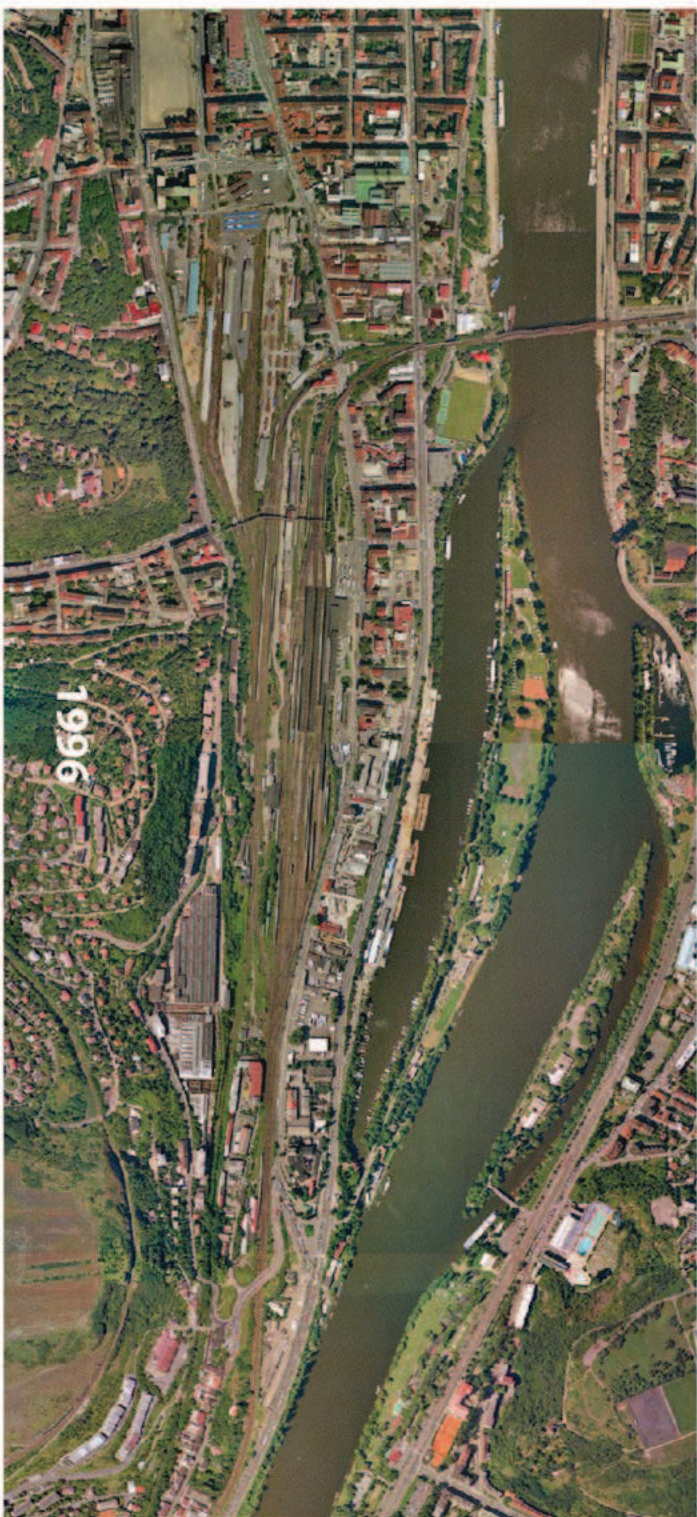
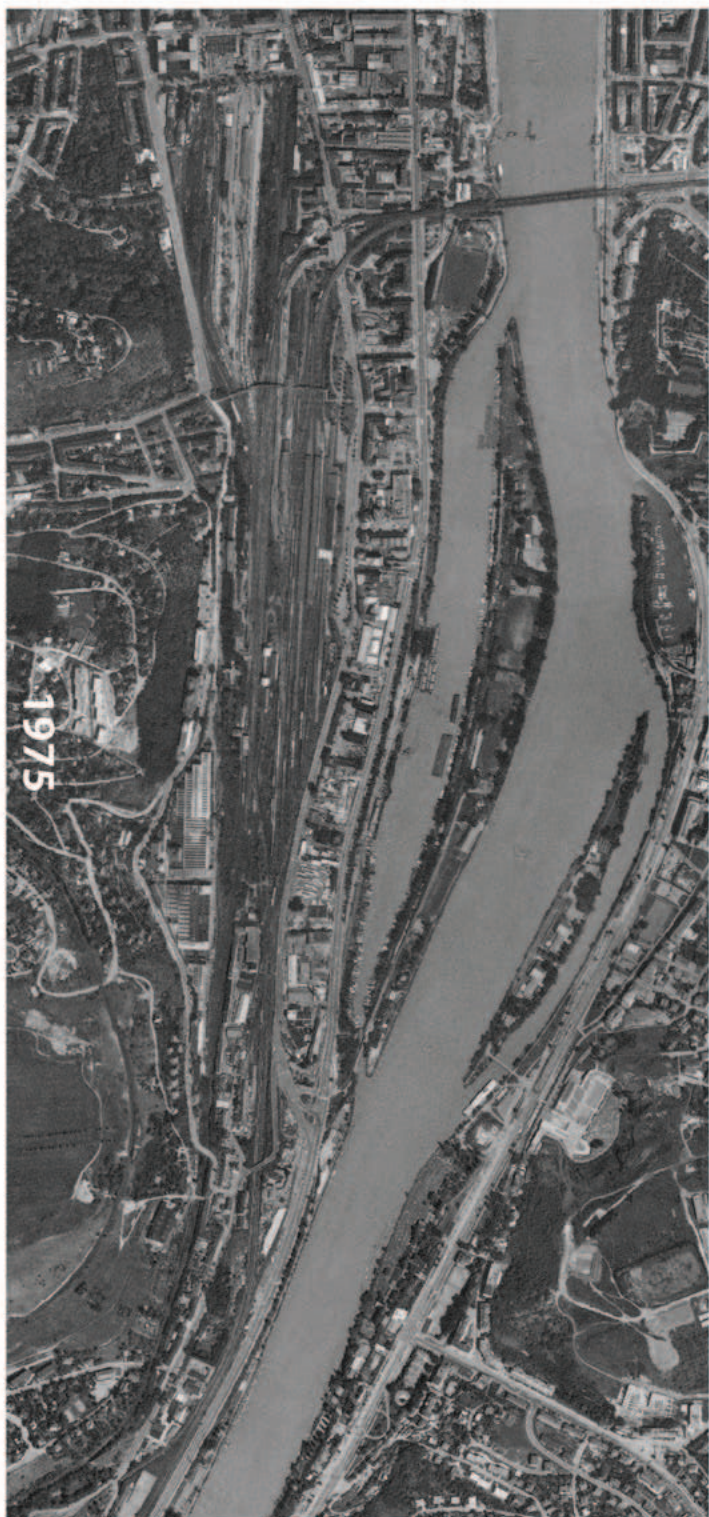
Stáří: kvartér, Třp horní: sedimenty nezpřeměně, Geologický region: kvartér Českého masivu a Karpat

4: nívní sedimenty (hlna, písek, štěr)k

Stáří: kvartér, Třp horní: sedimenty nezpřeměně, Geologický region: kvartér Českého masivu a Karpat



**HISTORICKÝ VÝVOJ**





1



2



3



4



5



6



7



8



9

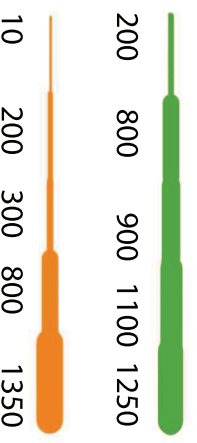
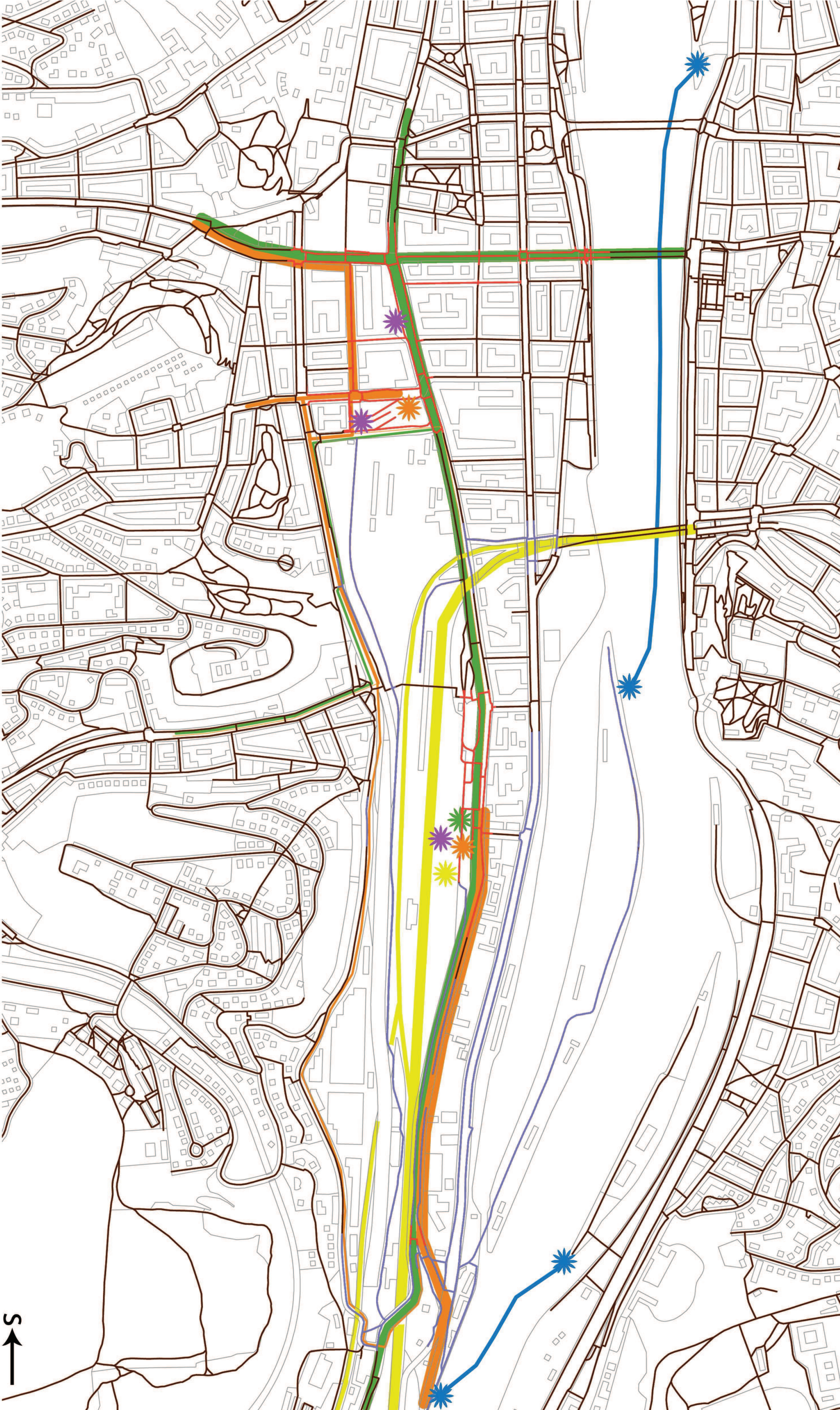
1. přednádraží - tramvajová zatávka  
4. podchod vedoucí z hlavní budovy  
7. druhé nástupiště

2. přednádraží - budovy nádraží  
5. stávající autobusové nádraží  
8. západní část nádraží

3. přednádraží - tramvajová smyčka  
6. první nástupiště  
9. pohled na nádraží z mostu přes kolejiště

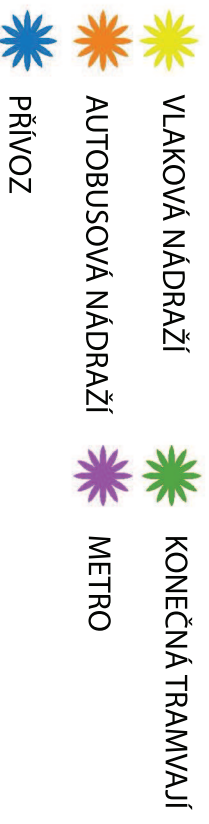
**FOTODOKUMENTACE**

ANALÝZA HROMADNÉ DOPRAVY SMÍCHOVA 1:8000



MNOŽSTVÍ TRAMVAJÍ

MNOŽSTVÍ AUTOBUSŮ



VLAKOVÁ NÁDRAŽÍ

AUTOBUSOVÁ NÁDRAŽÍ

PŘÍVOZ

KONEČNÁ TRAMVAJÍ

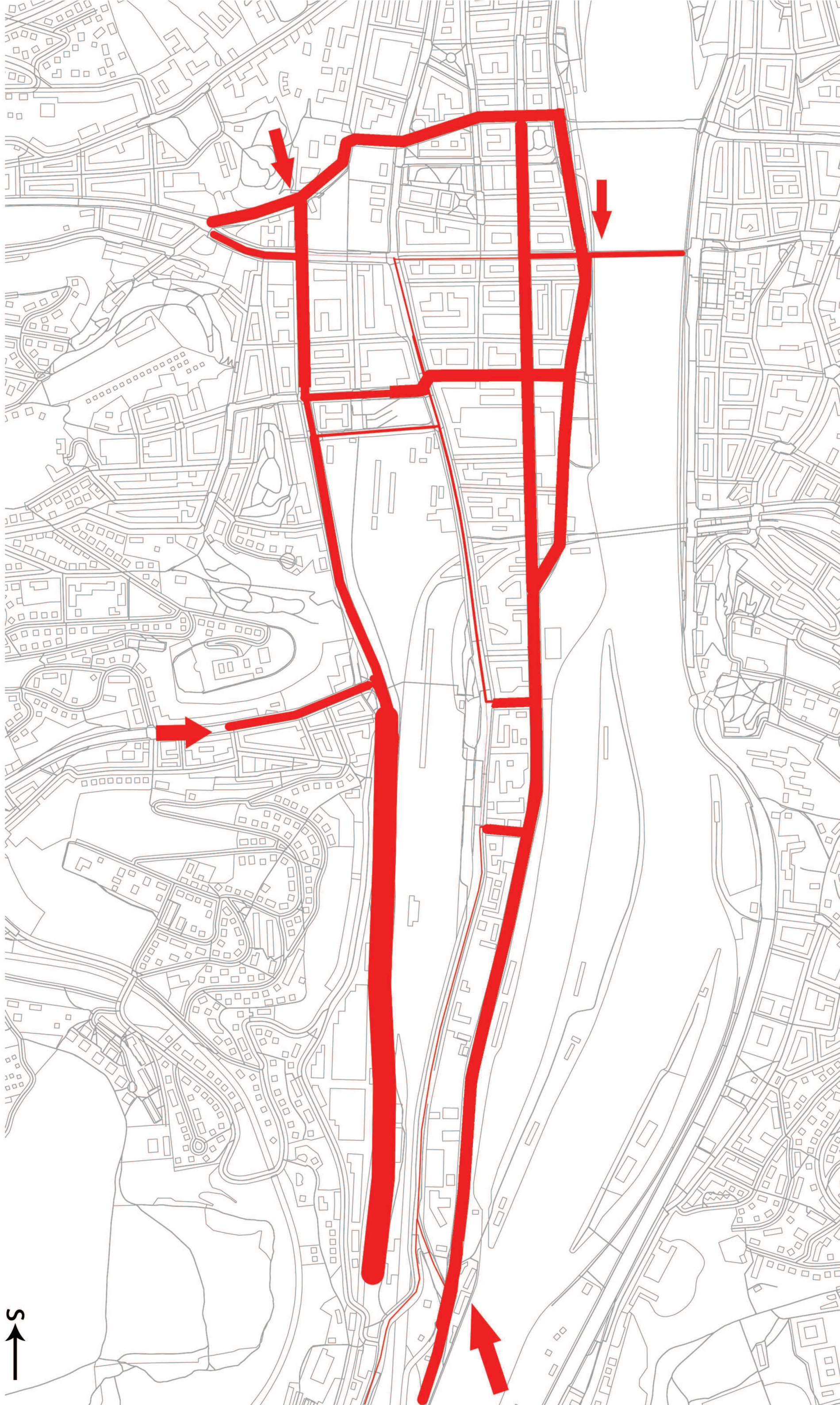
METRO

PĚŠÍ

FREKVENTOVANÉ

NEFREKVENTOVANÉ





ANALÝZA AUTOMOBILOVÉHO PROVOZU SMÍCHOVA 1:8000

1 5 10 20 30 40



MNOŽSTVÍ AUT V TISÍCÍCH



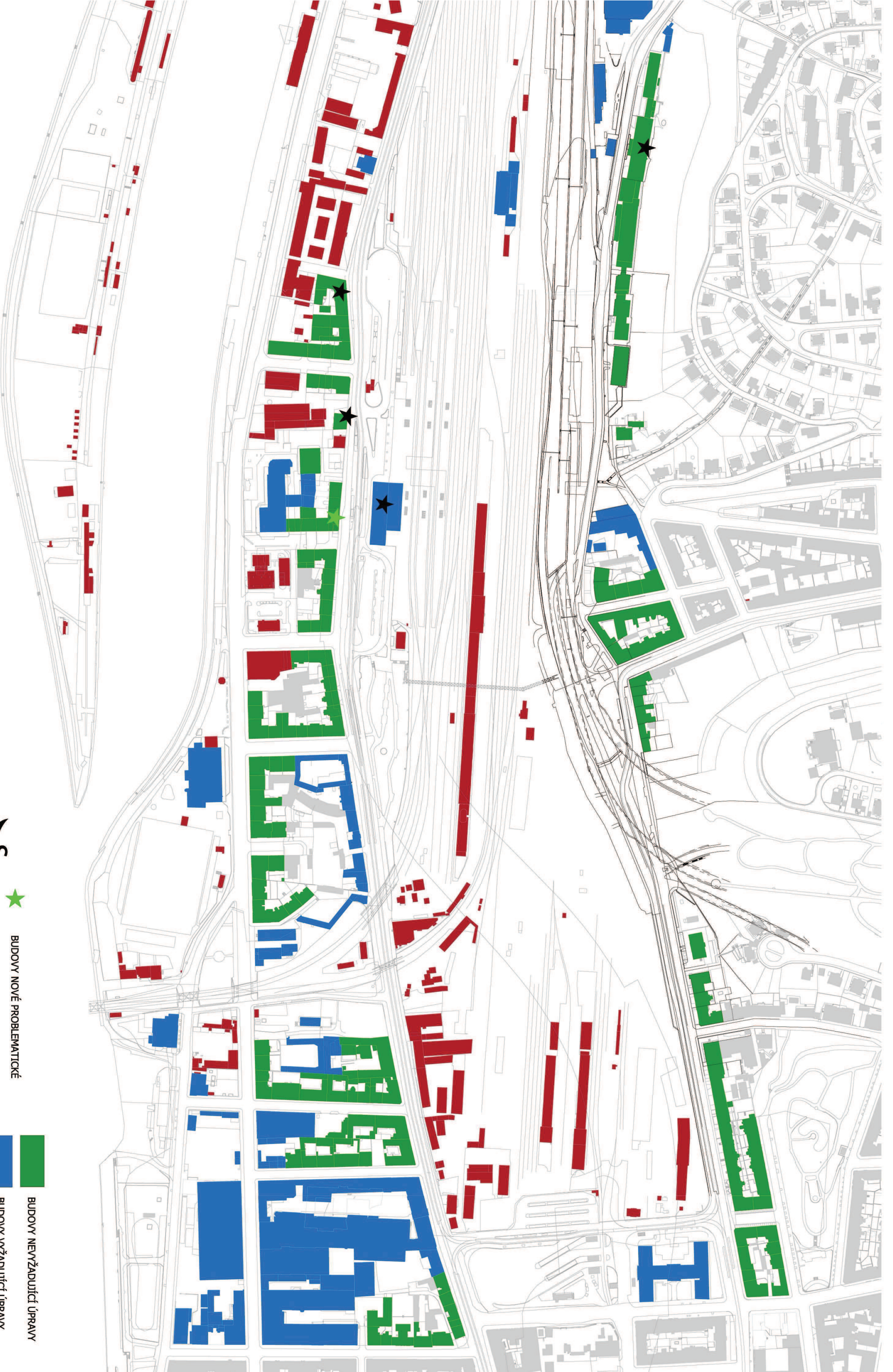
VSTUPY DO ÚZEMÍ



 BUDOVY NEVYŽADUJÍCÍ ÚPRAVY  
 BUDOVY VYŽADUJÍCÍ ÚPRAVY  
 BUDOVY NEHODNOTNÉ

 BUDOVY NOVÉ PROBLEMATICKÉ  
 BUDOVY HODNOTNÉ

 S



## NÁDRAŽÍ PRAHA-SMÍCHOV

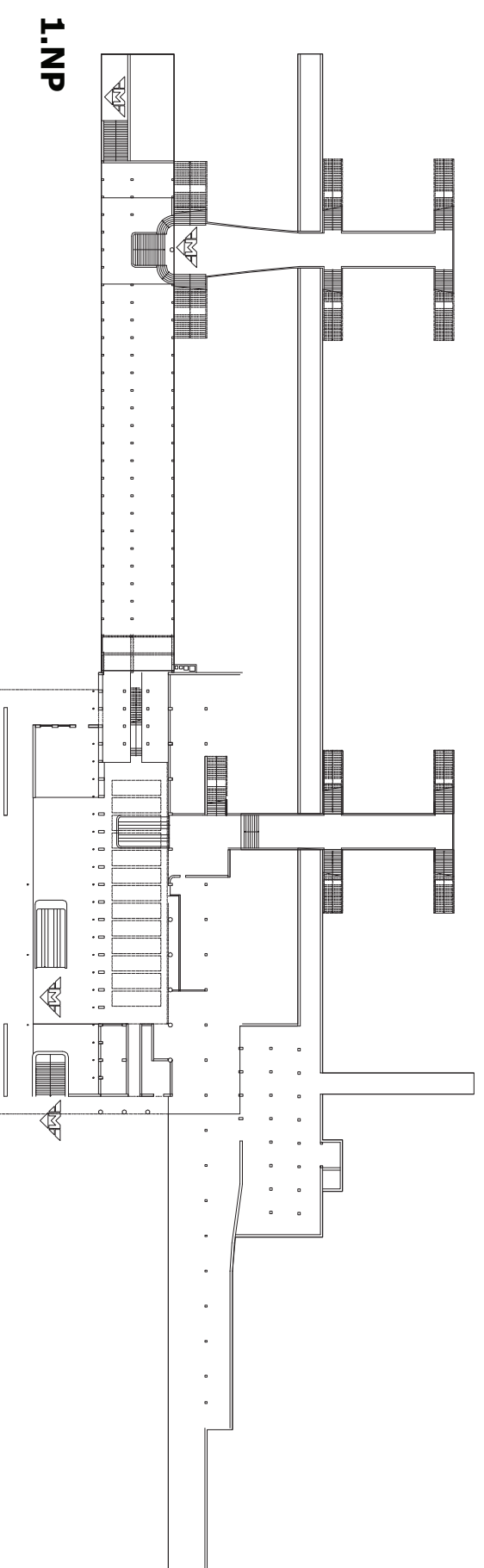
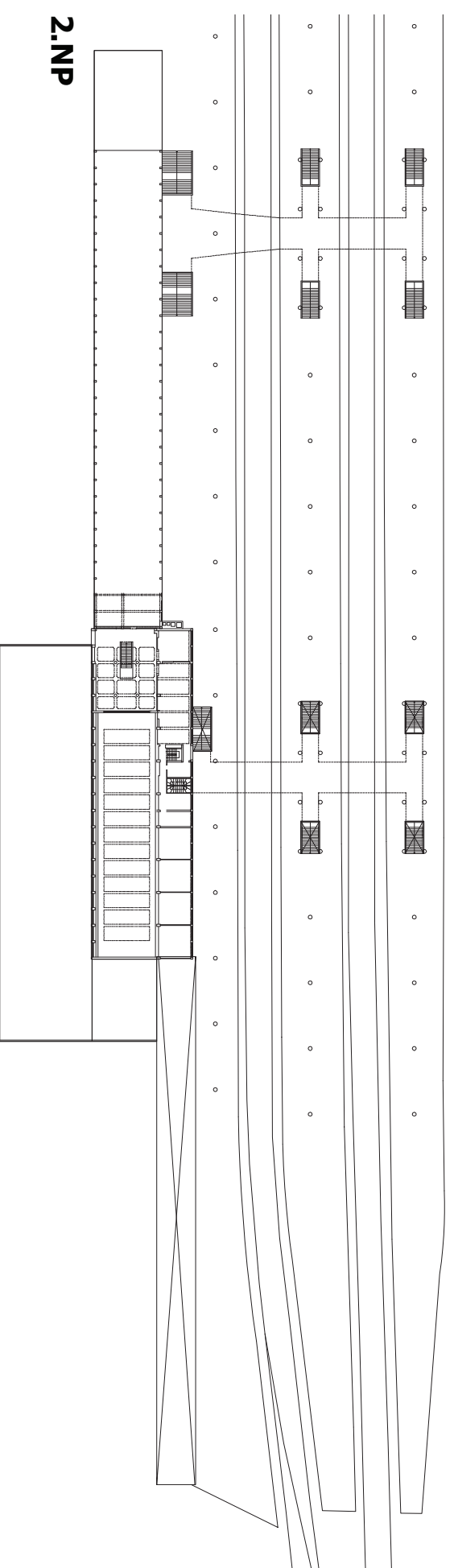
Nádraží Praha-Smíchov zahájilo provoz v roce 1862. Tehdy to byla konečná stanice České západní dráhy z Plzně do Prahy. Nádraží se jmenovalo „Praha (Česká západní dráha)“.

V roce 1872 se do stanice napojila trať Buštěhradské dráhy z Hostovic. V témže roce byla dokončena Pražská spojovací dráha která vedla přes vltavský železniční most a stanici Vyšehrad až na pražské hlavní nádraží a Hrabovku. Tato dráha se až do roku 1888 používala pouze pro nákladní dopravu. V roce 1873 byla uvedena do provozu trať Pražsko-duchcovské dráhy z Mostu přes Rudnou. Od roku 1895 se stanice nazývala „Smíchov“, v letech 1909 až 1920 pak „Smíchov státní nádraží“. Mnoho desetlet let bylo nádraží známe jako „nádraží Západní dráhy“ nebo krátce „Západní nádraží“. Takto byly označeny i zastávky pražské městské dopravy.

Původní odbavovací budova z 19. století ležela severněji. V letech 1953 až 1956 byla zbořena a nahrazena novou budovou, kterou navrhli architekti Jan Zázvorka a Ladislav Žák. Výrazný prvek výzdoby odbavovací haly tvoří budovatelská freska Richarda Wiesnera. Další úprav se nádraží dočkalo roku 1985 při napojení na Pražské metro.

Nádraží má velký význam pro zabezpečení dopravy do zaměstnání. Trať využívají i rekreatanti, zvlášť k cestám do oblasti od Černošic do Srbska a na Karlštejn. Část kolejiště ustoupila v 90. letech 20. století rychlostní komunikaci, která spojuje tunel Mrázovka s Barrandovským mostem.

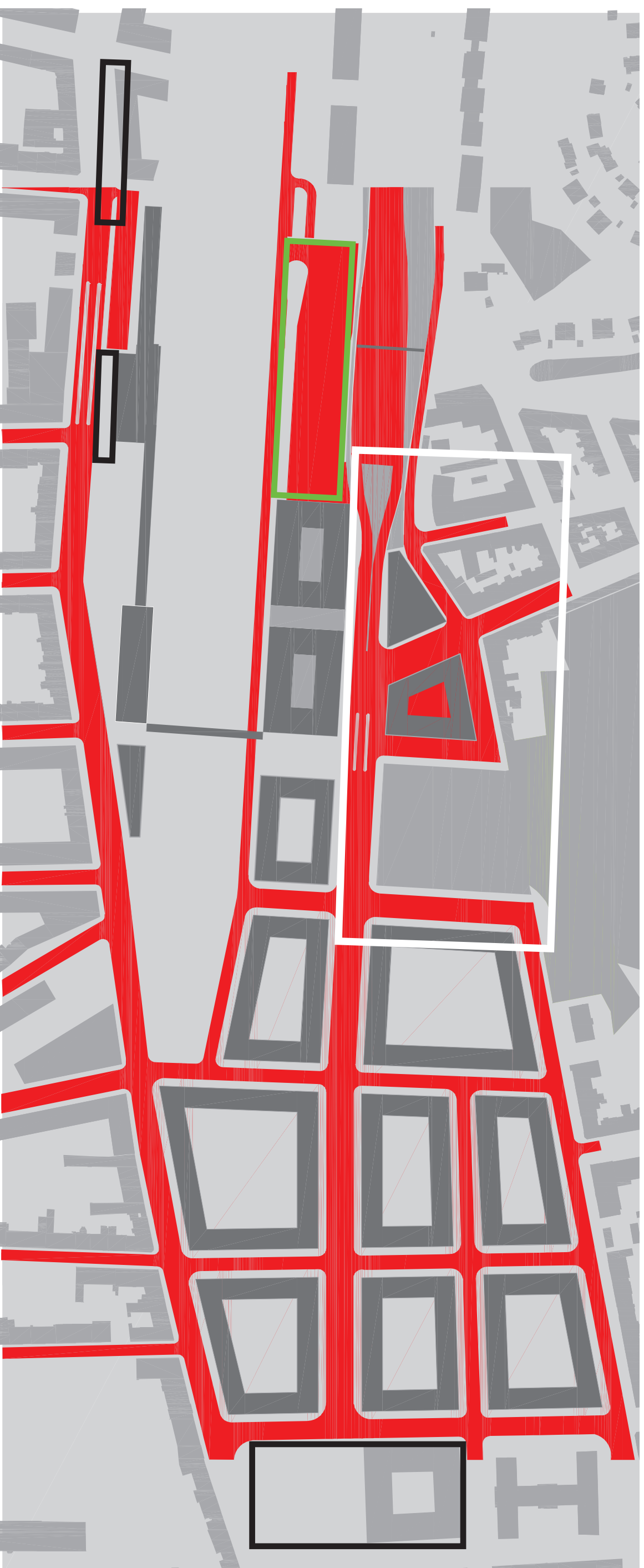
Nádraží je již od první poloviny dvacátého století přemostěno pěší lávkou spojující tuto část Smíchova (Nádražní ulici) s částí Smíchova u Radlic (Křížová a Radlická ulice). Ačkoliv lávka prochází přímo nad severním nástupištěm, schodiště umožňující příchod k jeho nástupišti bylo dobudováno až v roce 2007. [2]





## DOPRAVA

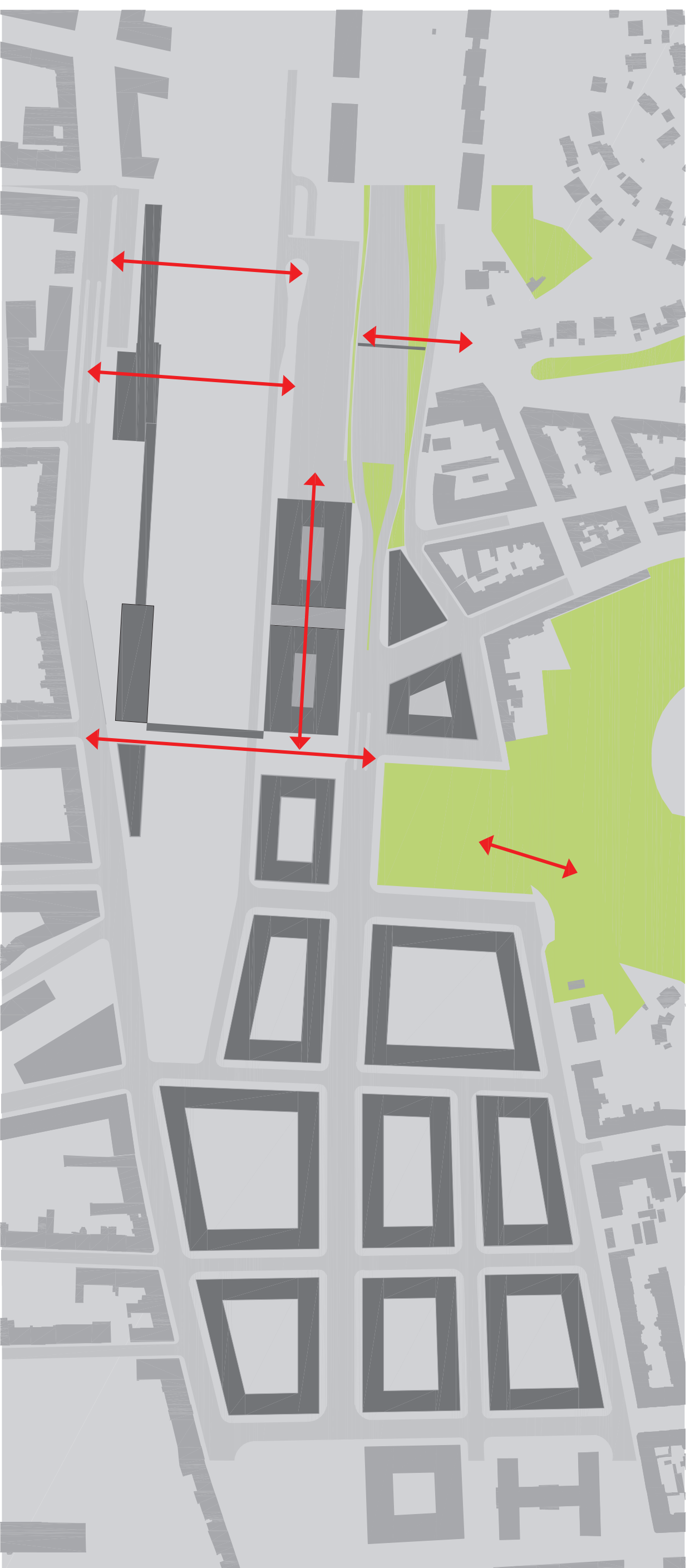
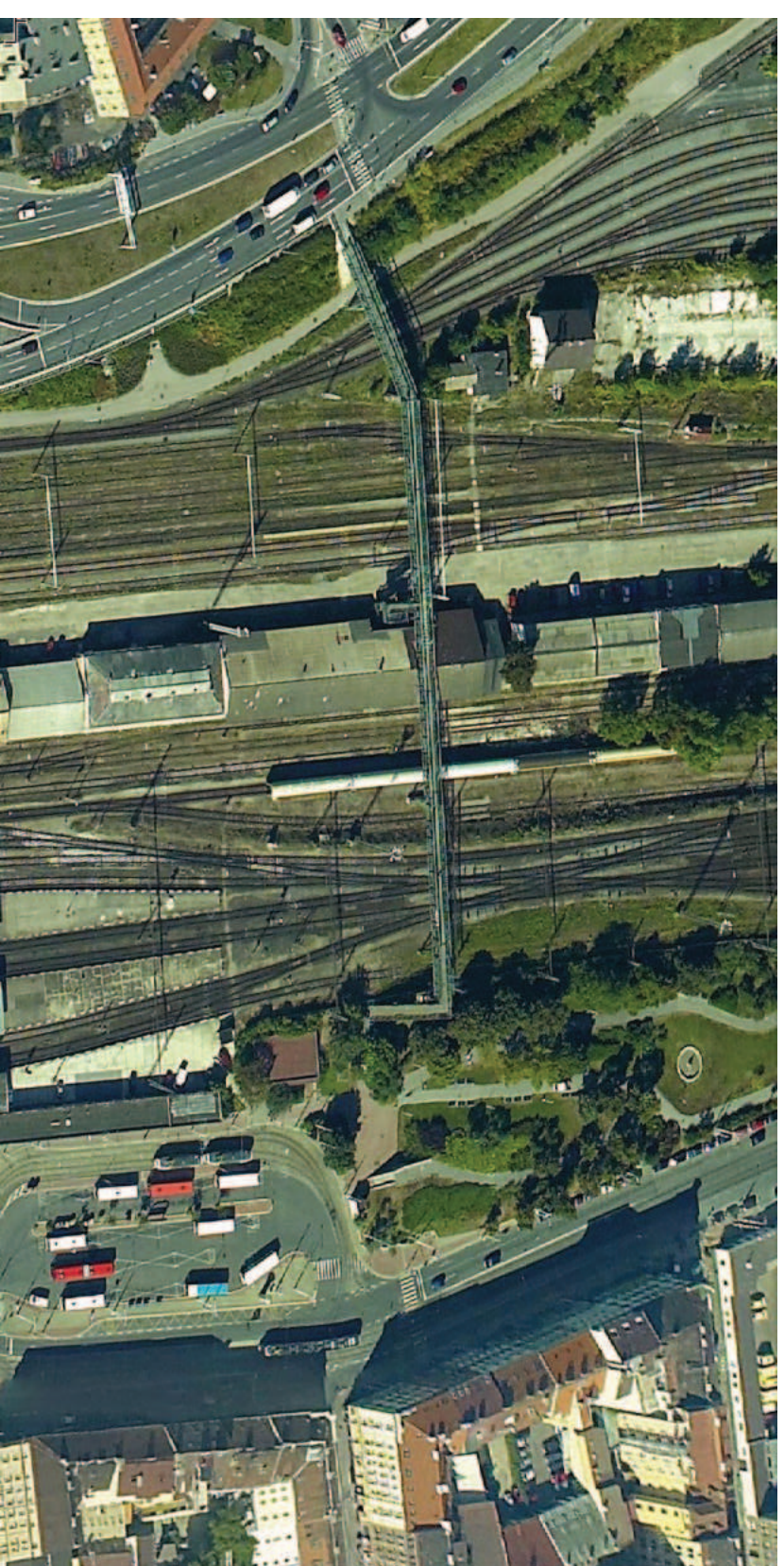
Dnešní Radlická ulice má v úseku mezi dvěma vjezdy do tunelů výrazně dopravní charakter (na mapce v bílém rámečku). Navrhované řešení protahuje osu Dobříšské a vytváří spojení mezi radlickou křižovatkou a Andělem. Zhruba v první třetině se nachází odbočení do tunelu Mrázovka. V tomto úseku je komunikace uvažována jako čtyřpruhová. Dále ulice pokračuje zúženým profilem na dva pruhy. Touto páteří ulicí je vedena tramvaj. Autobusové nádraží smíchovské a na Knížecí (v černých rámečcích) je spojeno v nádraží nové (zeleně), navržené v místě dnešního západního vlakového nádraží. Kapacita je 9 stání pro odjezd, 4 stání pro příjezd a 26 stání odstavné. Návrh vychází z kapacit užitých v oficiálních projektech.





## ZÁSTAVBA A PROSTUPNOST ÚZEMÍ

Dnešním jediným propojením ve východo-západním směru je lávka přes kolejiště. Jediným z cílů návrhu je prostupnost celého území. Umožňují to dva podchody, které vedou na autobusové nádraží, dále pěší lávka přes kolejiště jako náhrada lávky dnešní. Je vytvořeno propojení radlické křižovatky a autobusového nádraží obchodně-administrativní budovou. Na schody vedoucí z vliové zástavby na radlické straně navazuje pěší lávka přes Dobříšskou, která chodce dovede až na autobusové nádraží. Park, vzniklý díky odklonění Radlické, tvoří optické propojení s parkem Santoška, ze kterého dnes vedou schody dolů v místě vjezdu do tunelu Mráovka.



## FUNKČNÍ VYUŽITÍ

Stávající funkční využití definuje bloková zástavba na hranicích řešeného území - především bydlení s komerčním parterem. Tato funkce je ve velké části návrhu zachována.

V místě setkání Dobříšské a Radlické je převážující funkce administrativní a obchodní.

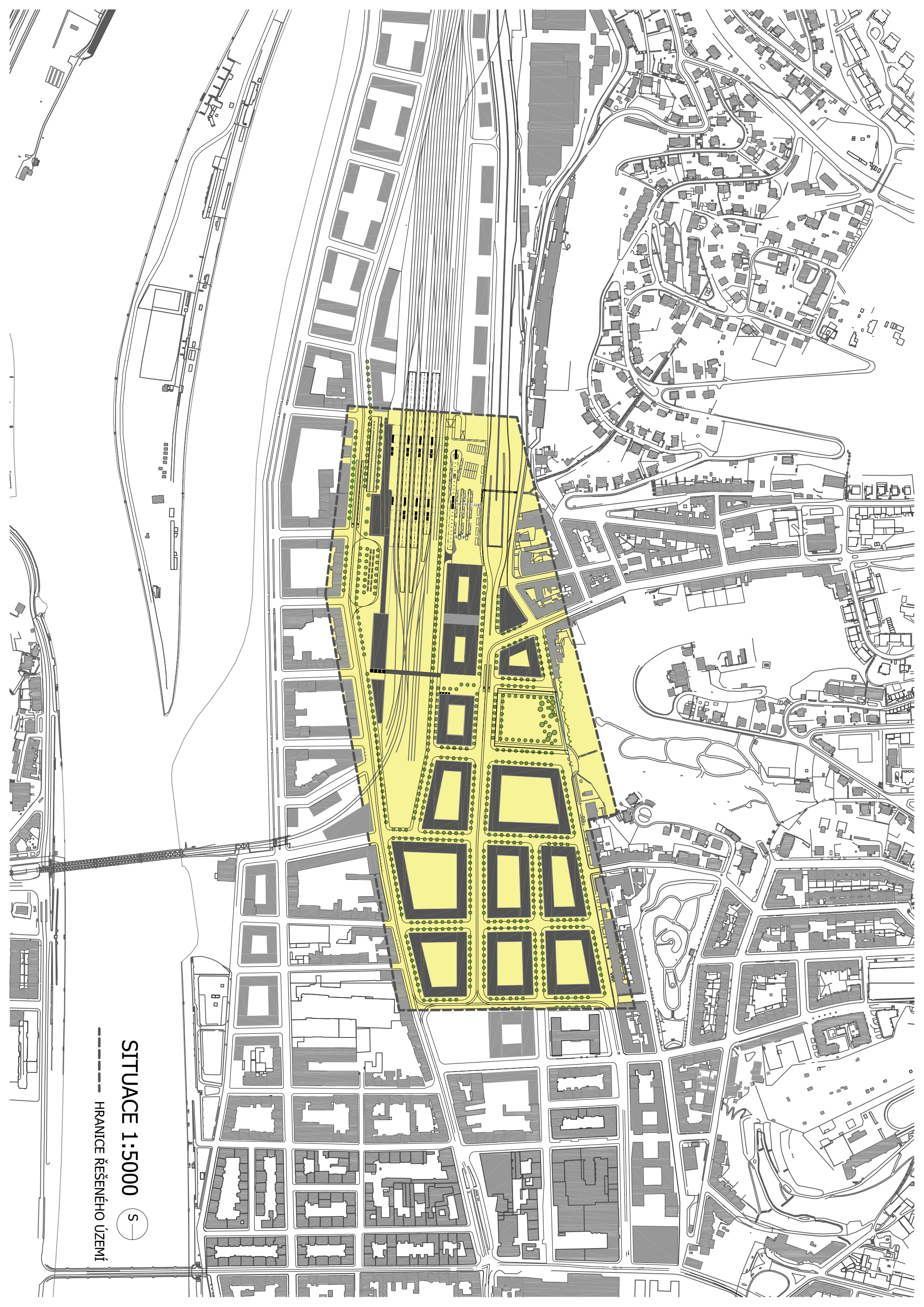
Ulice Nádražní je využita v prostorech bezprostředně navazujících na budovu nádraží jako veřejné prostory a parkoviště. Opodál jsou opět budovy administrativní s komerčním parterem.



 KOMERCE

 KANCELÁŘE - KOMERCE

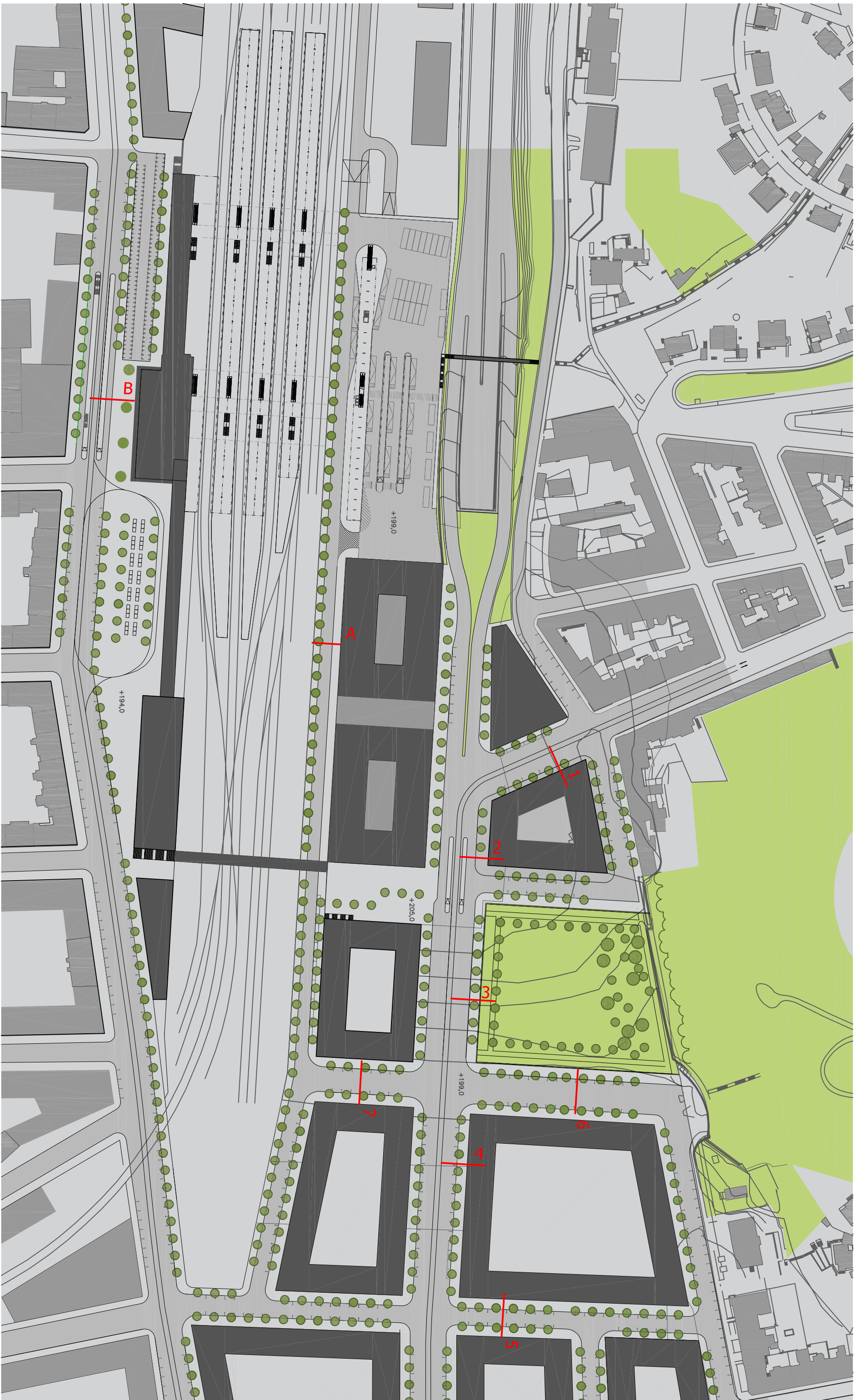
 BYDLENÍ - KOMERCE



SITUACE 1:5000



----- HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ



SITUACE 1:2000

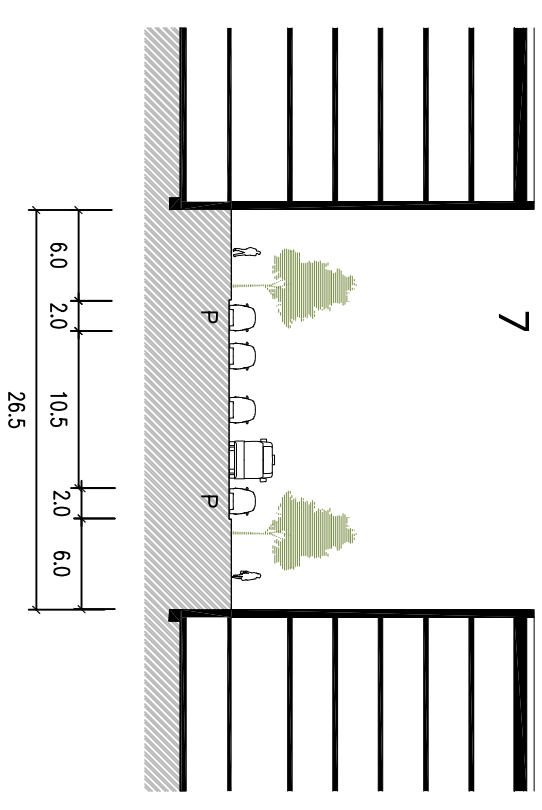
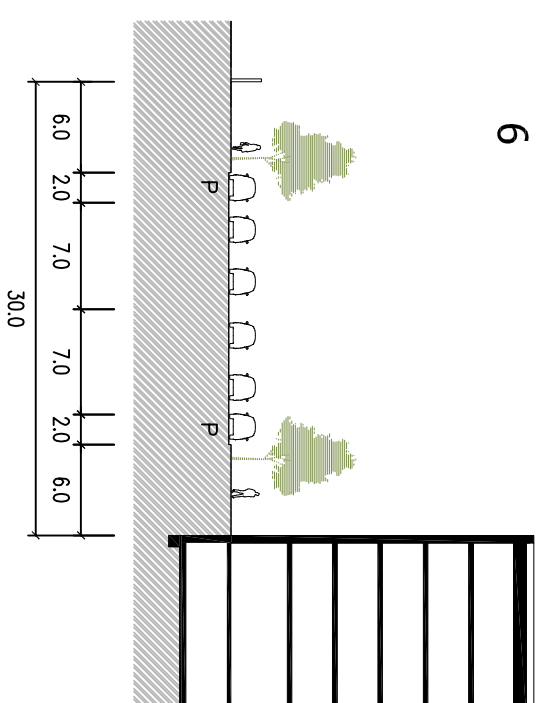
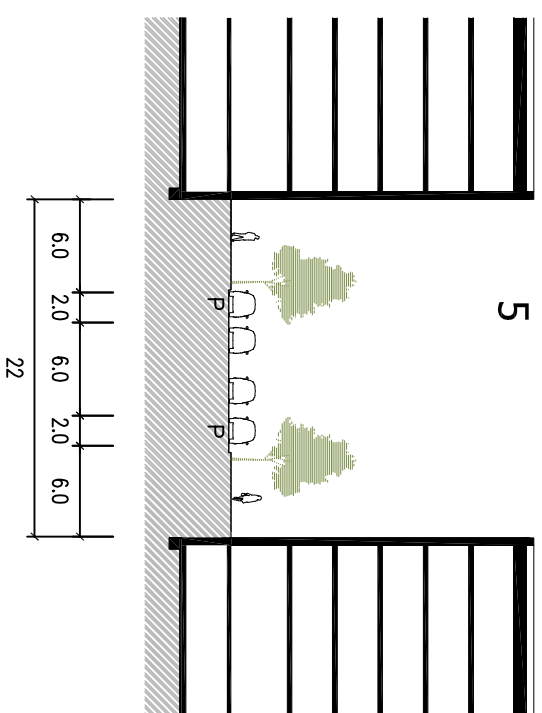
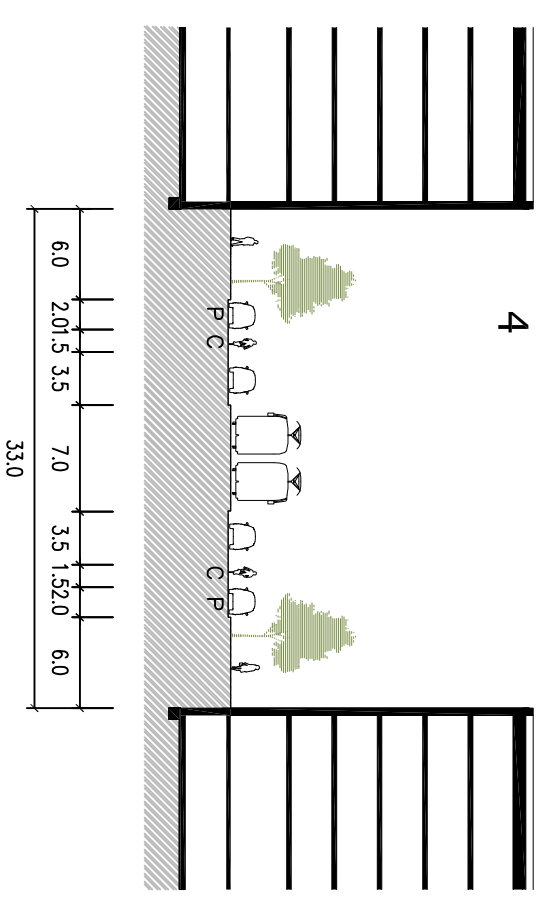
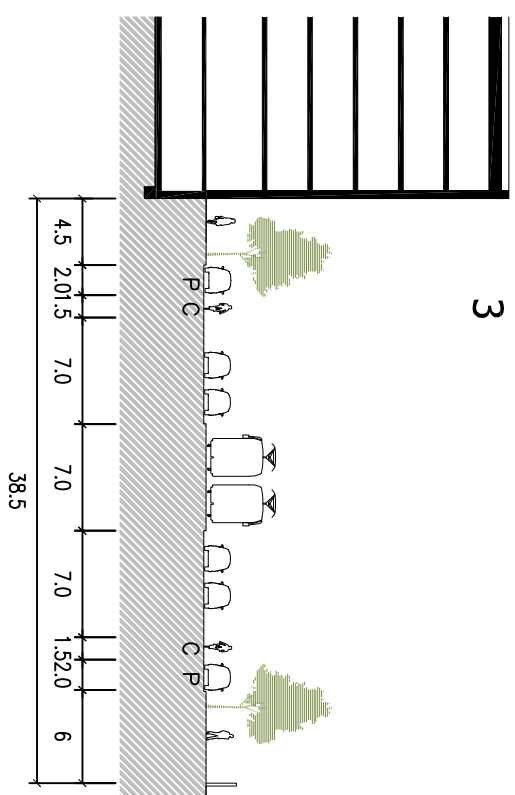
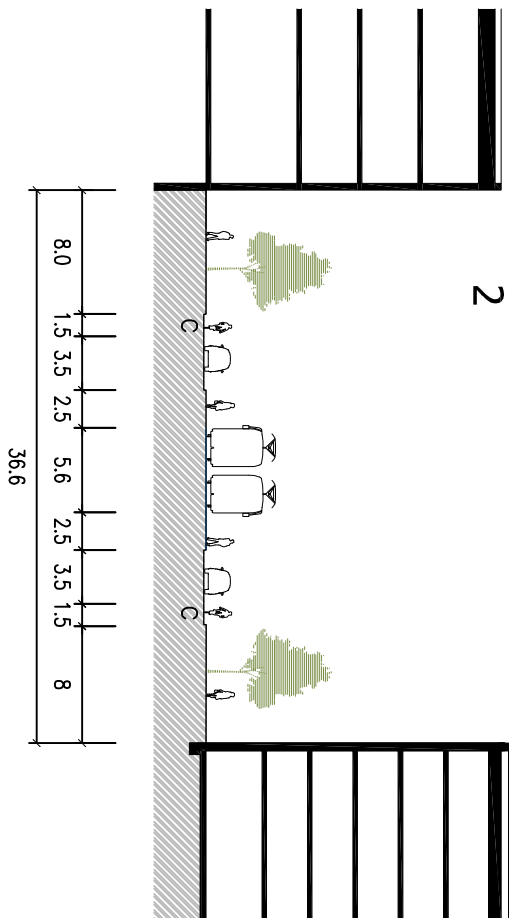
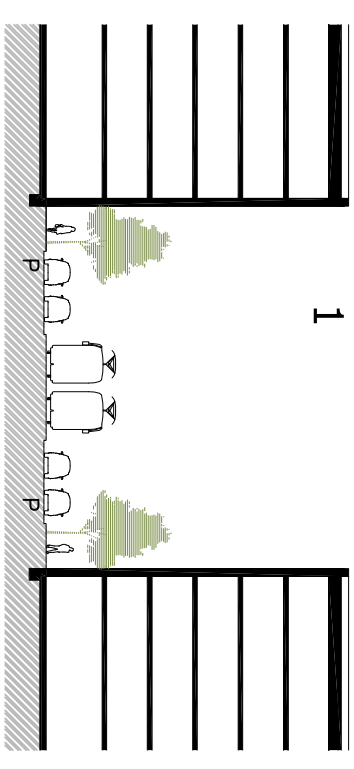
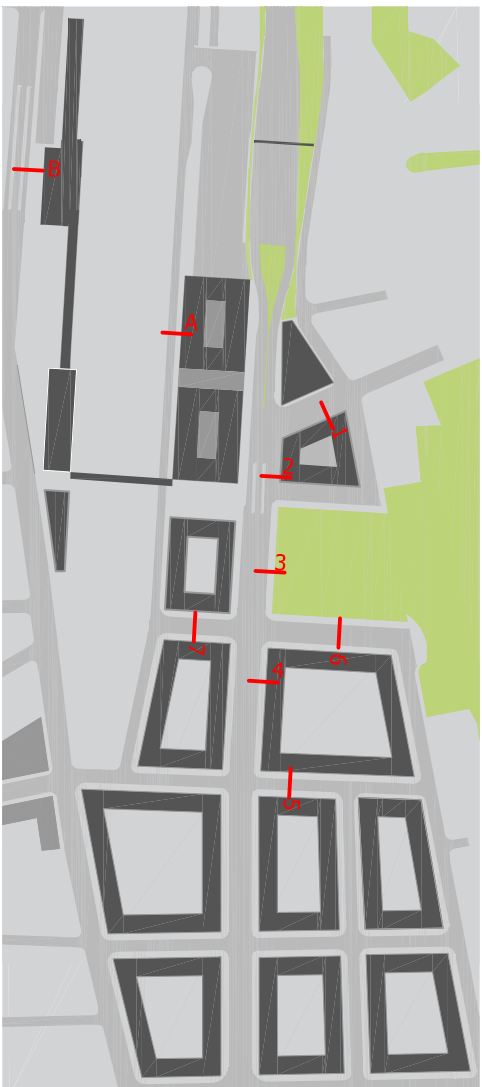


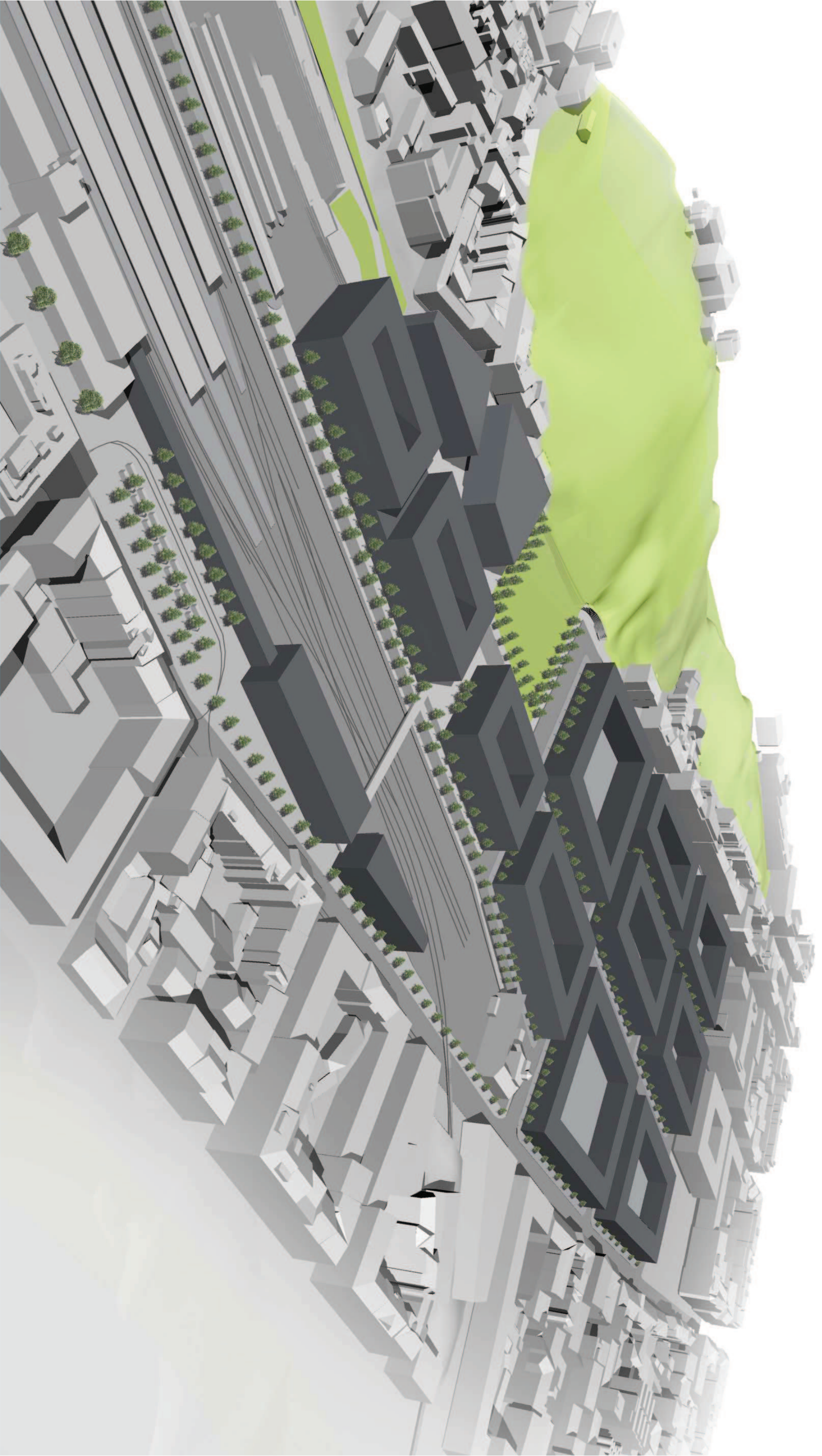


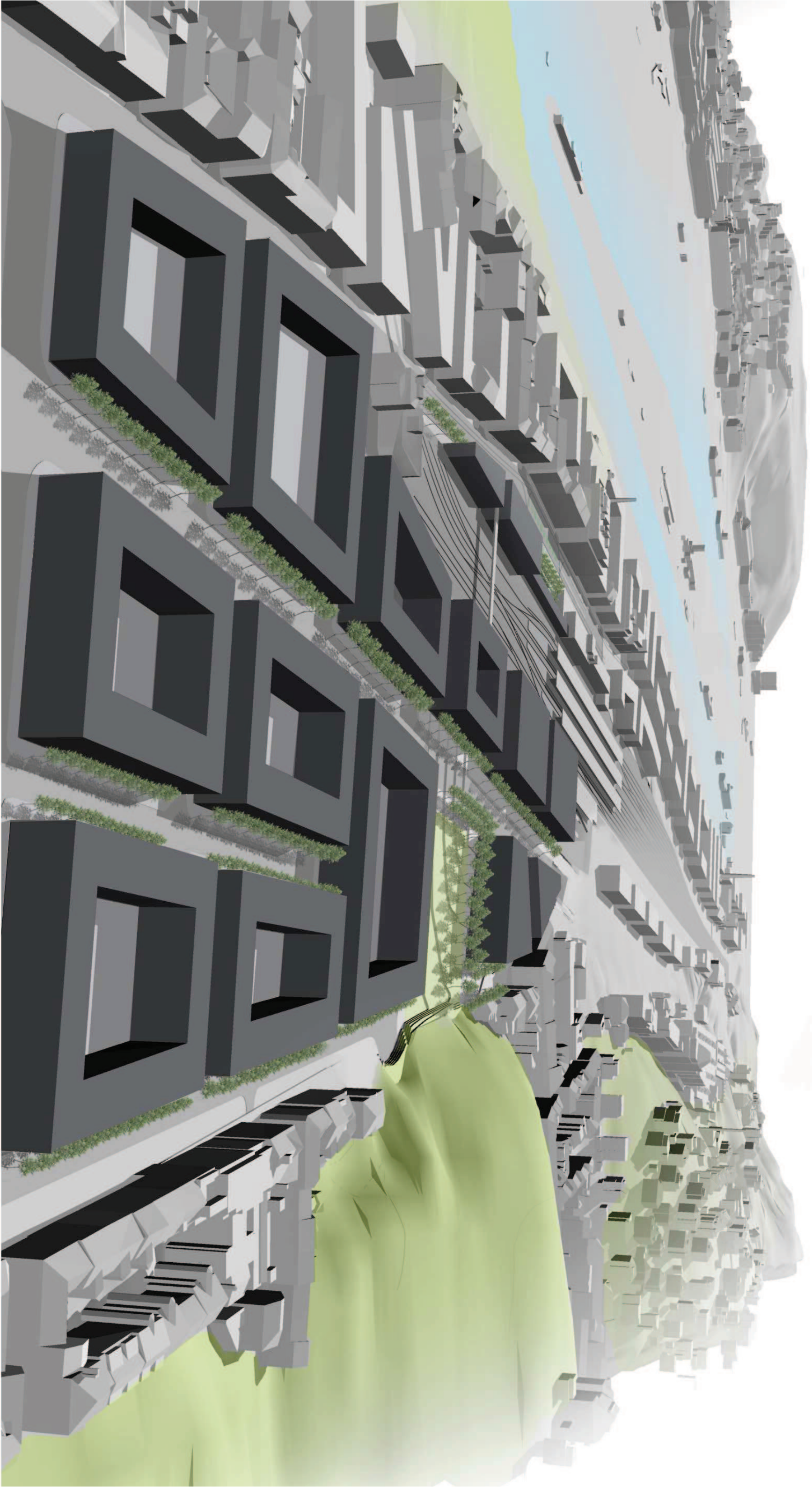
SITUACE 1:2000



# ULIČNÍ PROFILY 1:500





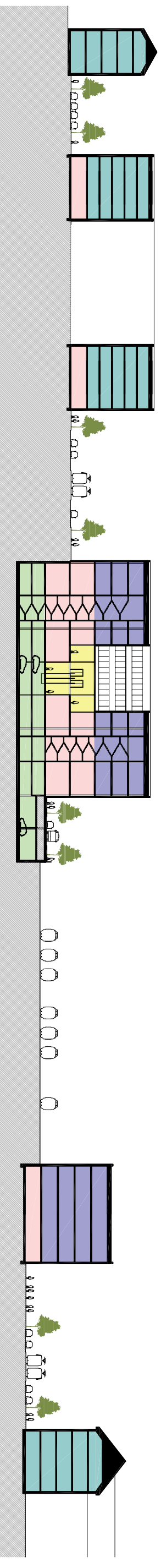




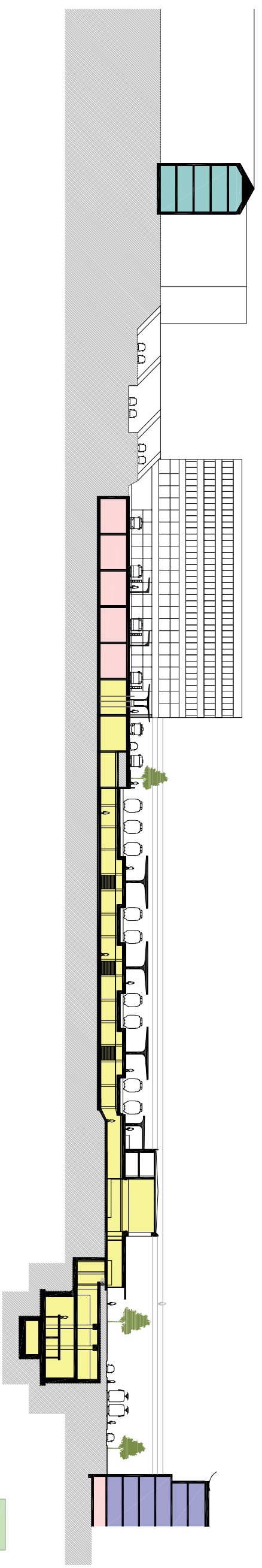


# ŘEZY PŘÍČNÉ

## ŘEZ A-A



## ŘEZ B-B

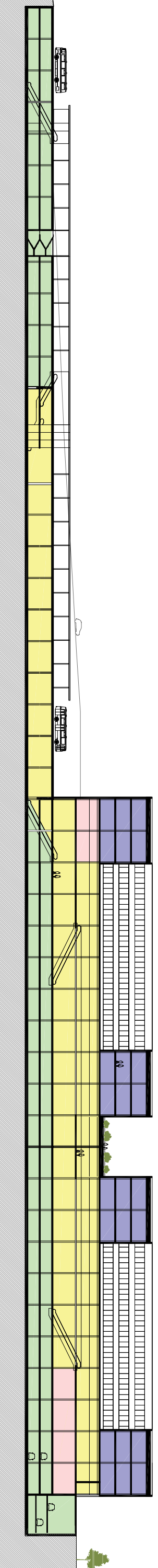


- GARÁŽE
- KOMERCE
- KANCELÁŘE
- PRŮCHOZÍ PASÁŽ
- BYDLENÍ

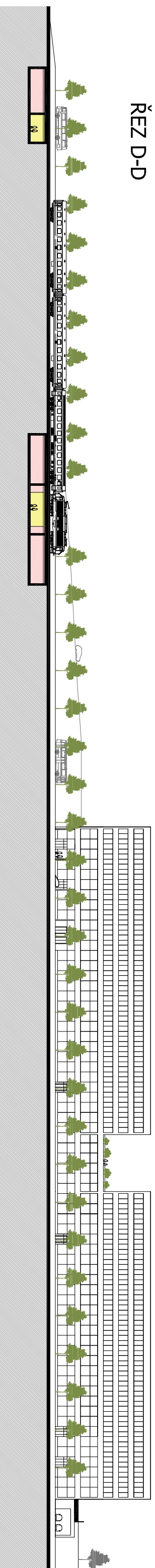
10 50 m

# ŘEZY PODÉLNÉ

## ŘEZ C-C



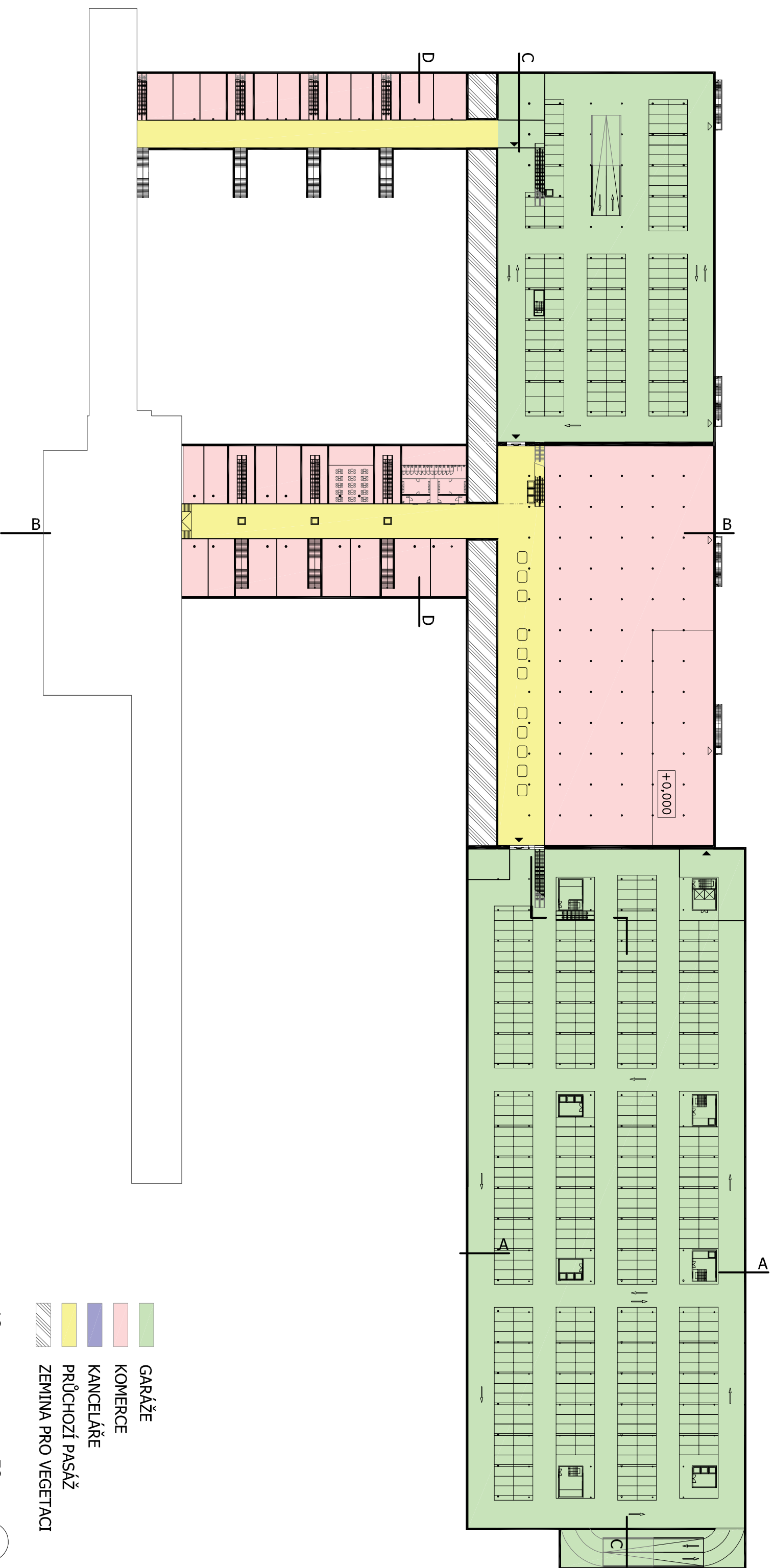
## ŘEZ D-D



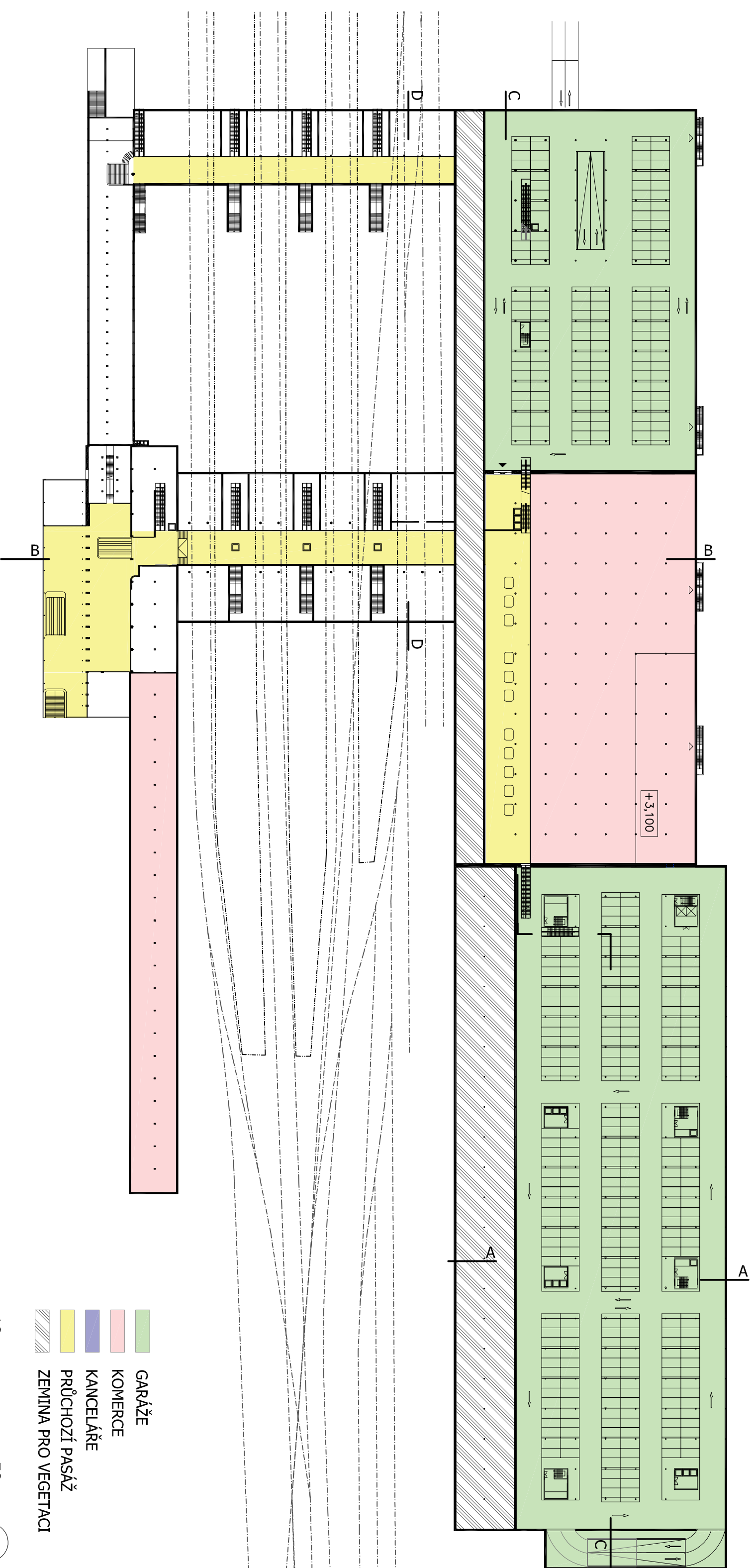
- GARÁŽE
- KOMERCE
- KANCELÁŘE
- PRŮCHOZÍ PASÁŽ
- BYDLENÍ

10 50 m

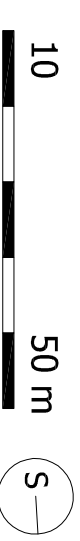
# PŮDORYS 2PP - ÚROVEŇ PODCHODU



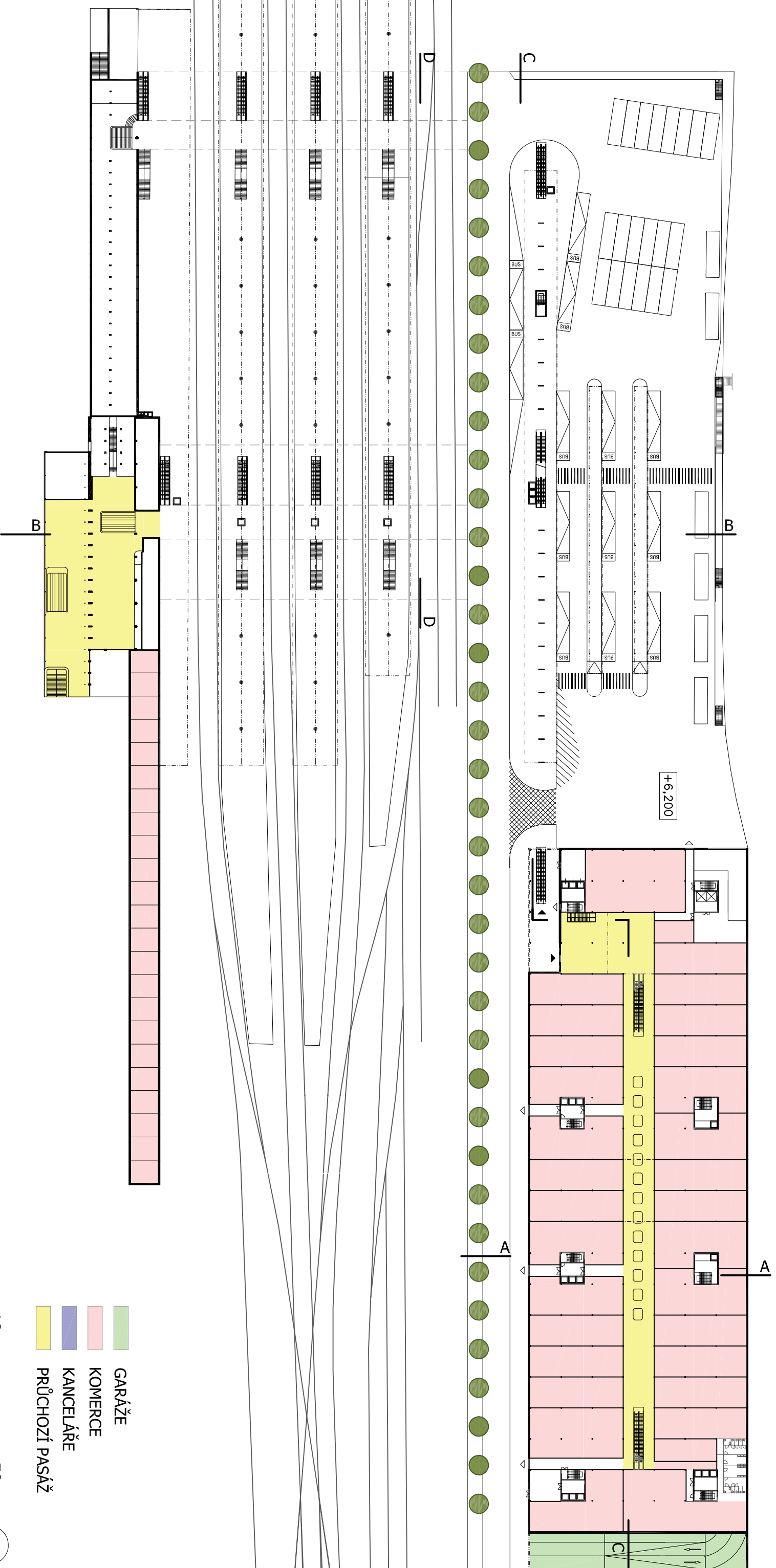
# PŮDORYS 1PP



- GARÁŽE
- KOMERCE
- KANCELÁŘE
- PRŮCHOZÍ PASÁŽ
- ZEMINA PRO VEGETACI



# PŮDORYS PŘÍZEMÍ - ÚROVEŇ AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ

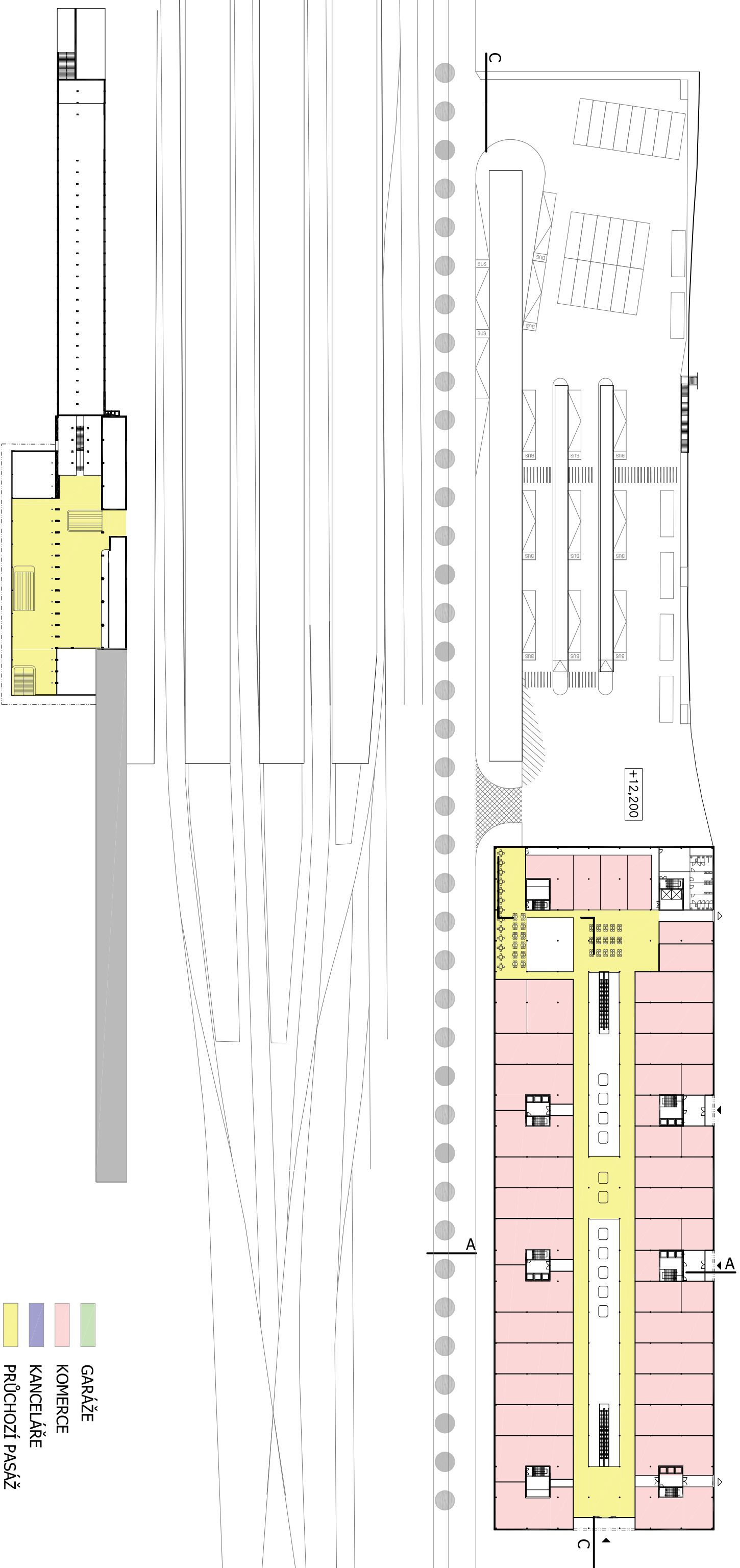


- GARÁŽE
- KOMERCE
- KANCELÁŘE
- PRŮCHOZÍ PASÁŽ

10 50 m

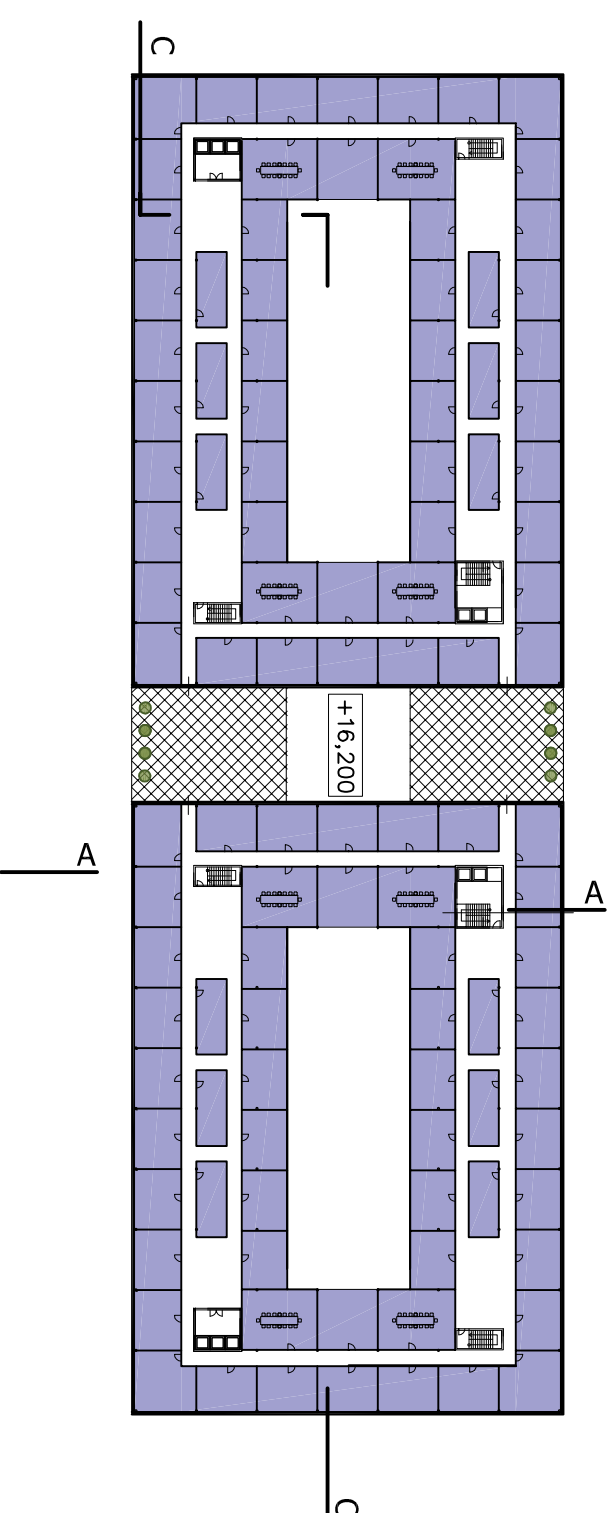


# PŮDORYS 1NP - ÚROVEŇ RADLICKÉ KŘIŽOVATKY

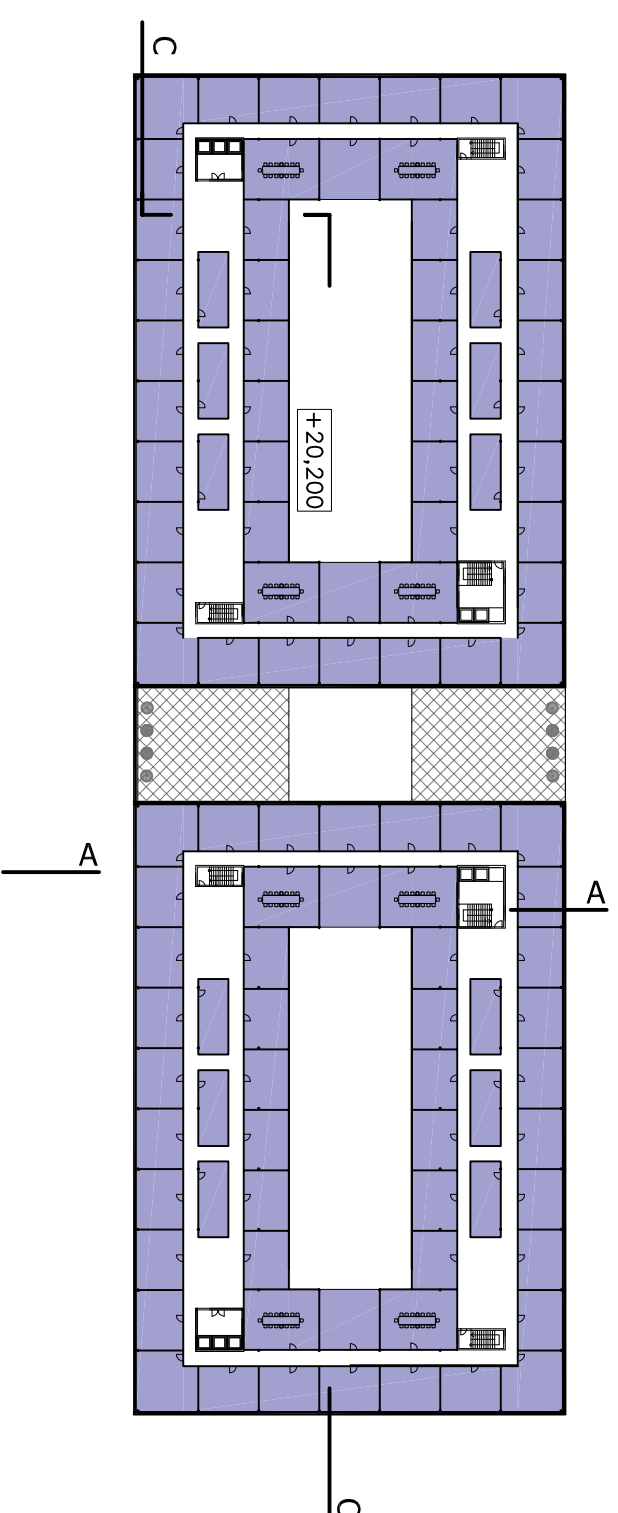


# PŮDORYS - KANCELÁŘE

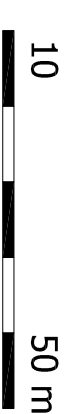
## 2NP - PŘÍSTUP NA TERASU



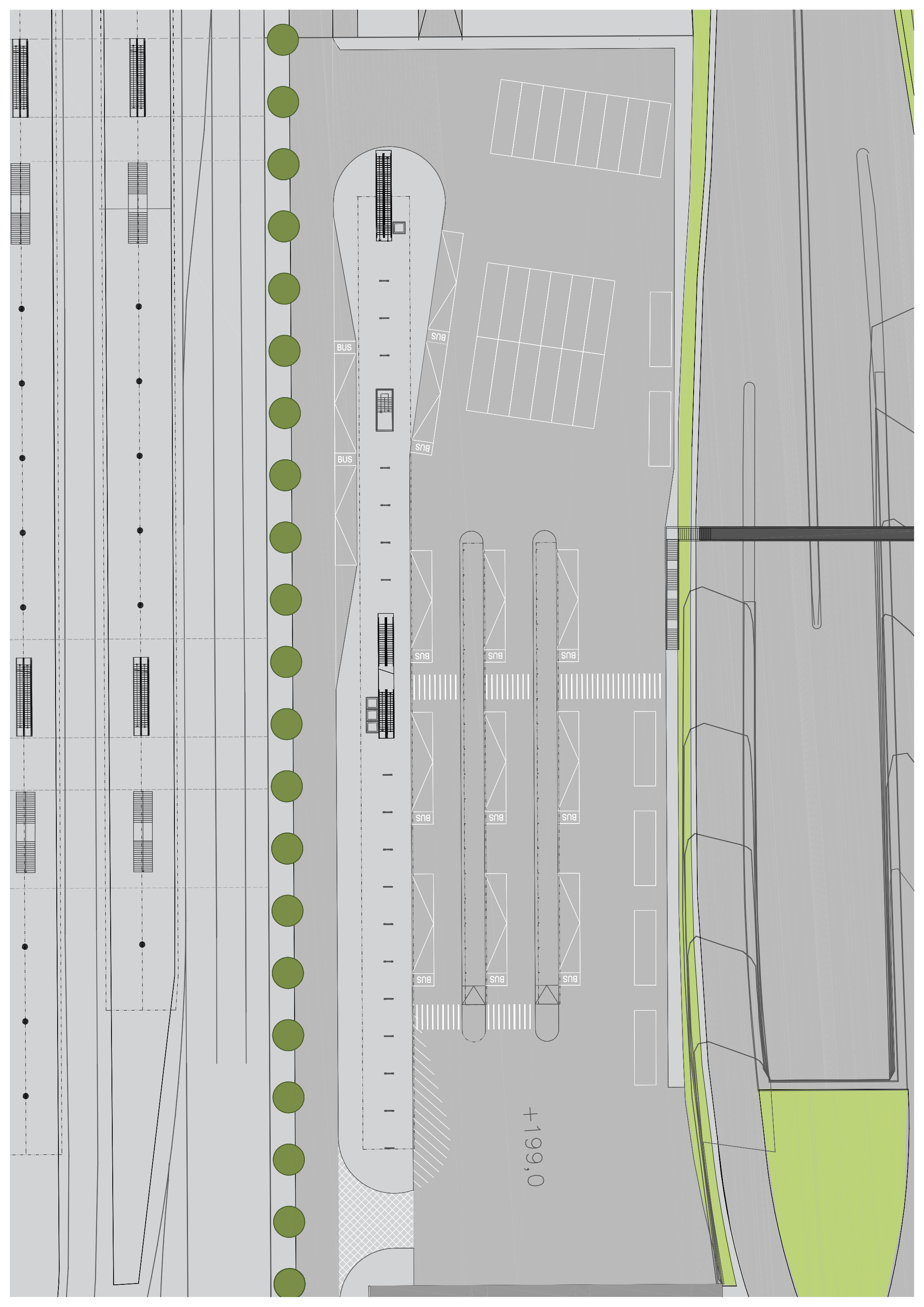
## 3NP - 4NP



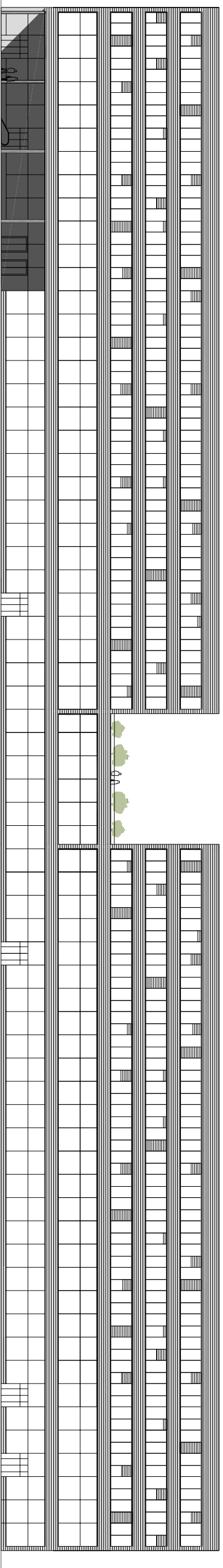
- GARÁŽE
- KOMERCE
- KANCELÁŘE
- PRŮCHOZÍ PASÁŽ



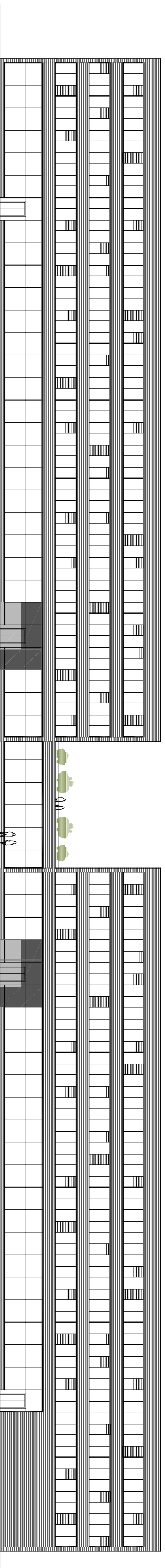




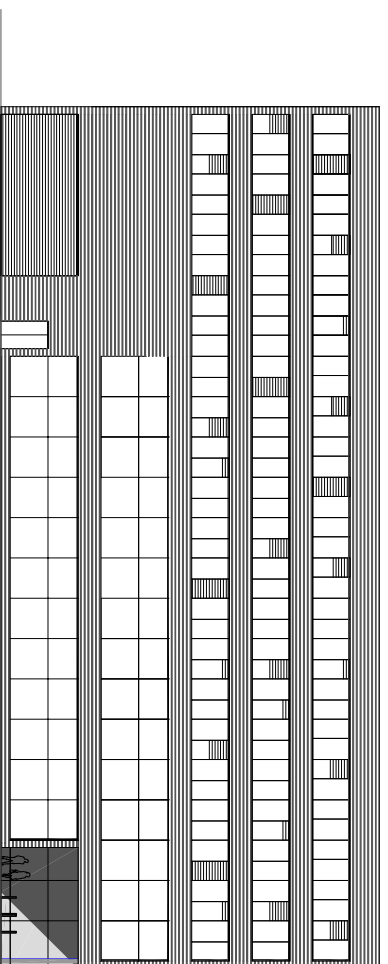
+199,0



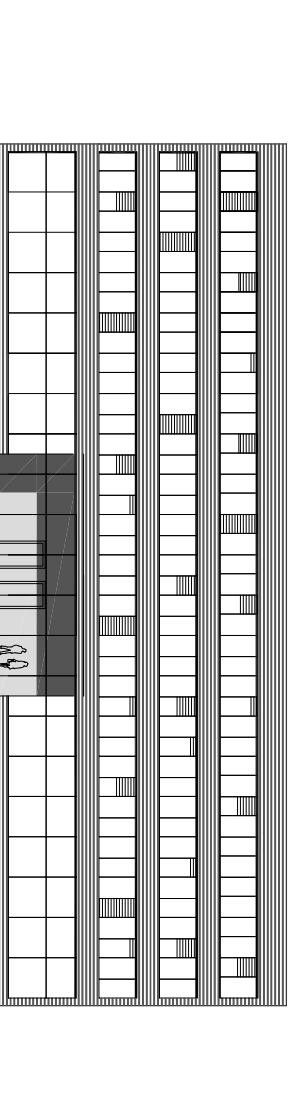
POHLED VÝCHODNÍ



POHLED ZÁPADNÍ

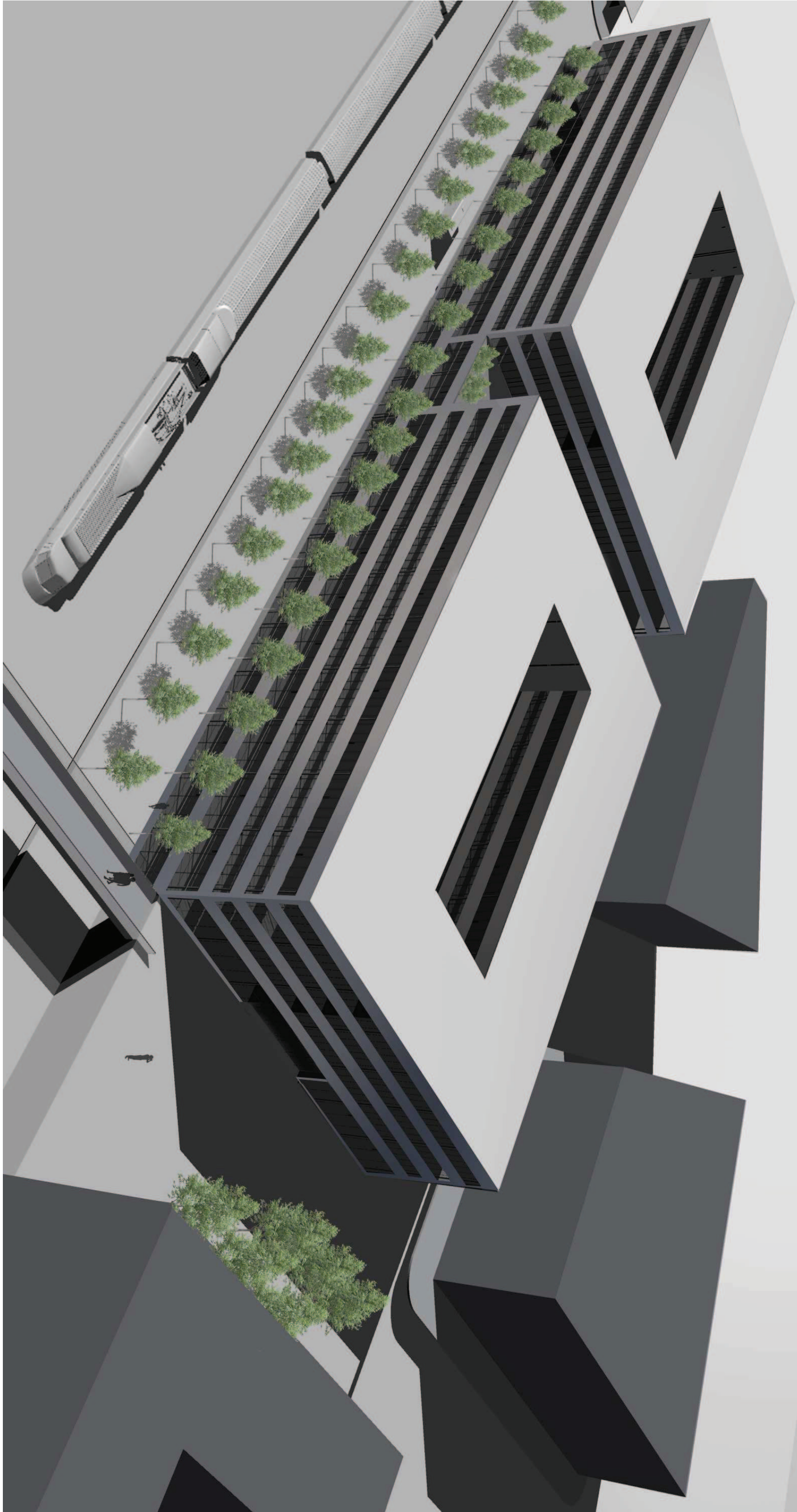


POHLED JIŽNÍ



POHLED SEVERNÍ





## ZDROJE

web:

[www.maps.google.com](http://www.maps.google.com)

[www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) [1] [2]

další:

podklady od Lucie Fojtíkové (stávající stav nádraží)

## PODĚKOVÁNÍ

Děkuji za vedení a užitečně rady Ing. Arch. Ivana Plicky, CSc. a Ing. Arch. Matyáše Sedláka a svým blízkým za podporu, bez nichž by tato práce nevznikla.