



SMÍCHOV / DOPRAVNÍ TERMINÁL
DIPLOMNÍ PROJEKT / PETR KUNEŠ



25-02-2013

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce
 Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Petr Kuneš**
 datum narození: *11.8.1987*
 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 Valentince (a jejím prodloužením na východ a na západ), na jihu ulicí Na Kovářce (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 přiložená schematická 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 výchozí podklad pro kontext, který je možno v hraničních zónách odůvodněně 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 kolejíště nádraží Praha – Smíchov s tím, že je možné (při dodržení funkčnosti) plochu kolejíště 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 zástavby (ilustrační plán)
- dopravní terminál – půdorysy, řezy, pohledy (1 : 500 / 1 : 400)
- případná doplňující schemata
- 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

19.2.2013
Ing. Plicka
14/2/2013

28/2/13
J. Míchal

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Petr Kuneš
 AR 2012/2013, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: SMÍCHOV
 (ČJ)

(AJ)

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce: Ing. arch. Ivan Plicka, CSc. **Ústav:** 15119 Ústav urbanismu

Oponent práce: Ing. Arch. Zdeněk Fikar

Klíčová slova
 (česká): Smíchov, revitalizace brownfields, dostavba jižní části Smíchova, urbanismus, městské centrum, dopravní terminál, Smíchovské nádraží, veřejný prostor

Anotace
 (česká):

Předmětem diplomové práce je studie možností transformace jižní části Smíchova, zejména Smíchovského nádraží a prostorů jím uvolněných. Jeho cílem je poskytnout optimistickou vizi přeměny významného Pražského brownfieldu na nové městské centrum. Hlavním tématem projektu je řešení dopravního terminálu a napojení Radlic ke Smíchovu s vytvořením významného veřejného prostoru.

Anotace
 (anglická):

Diploma thesis is focused on transformation of large brownfield in the southern part of Smíchov in Prague. The main topic is to design a center of this new district. There should be located a modern transportation hub integrating railway, subway with tram lines and buses. New solution should interconnect Radlice with Smíchov and create an important public space.

Prohlášení autora

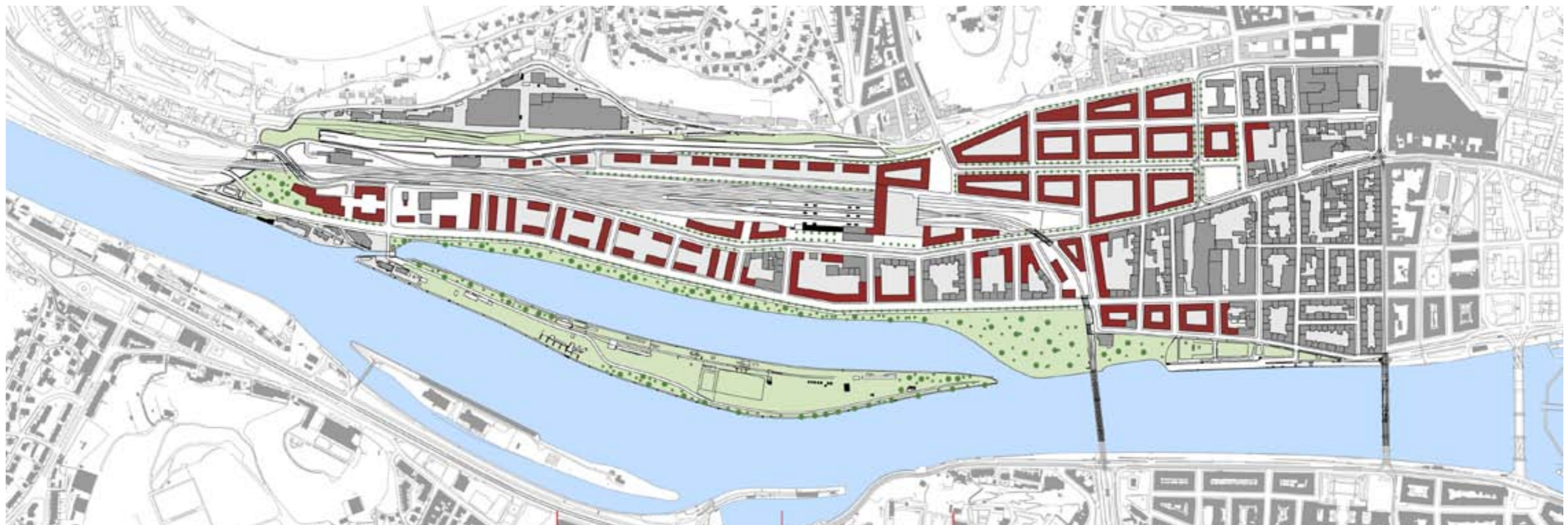
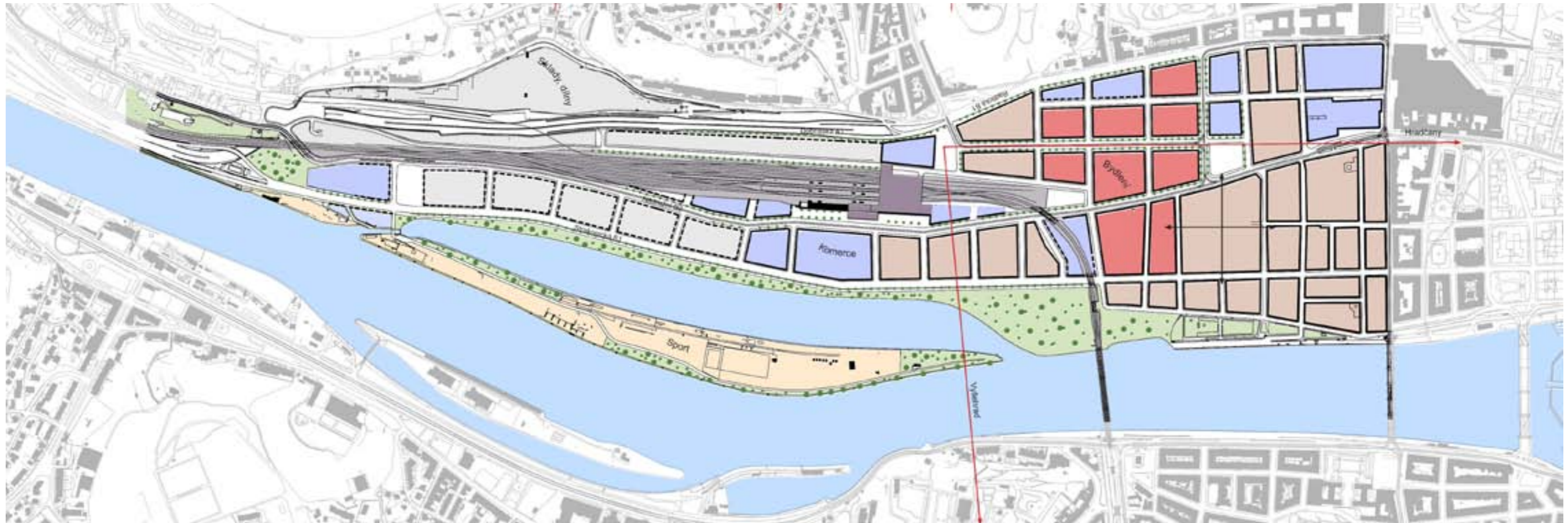
Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

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

V Praze dne 20. května 2013

podpis autora-diplomanta

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolio a CD.



ÚVOD

Předmětem diplomové práce je studie transformace jižní části Smíchova, zejména Smíchovského nádraží a prostorů uvolněných redukcí kolejiště. Jeho cílem je poskytnout optimistickou vizi přeměny významného Pražského brownfieldu na nové městské centrum odpovídající jeho pozici v rámci Prahy. Důraz by měl být kladen na propojení přerušovaných vazeb existujícího Smíchova s nově vznikajícími městskými strukturami, zejména pak propojení Radlic s novou zástavbou.

Detail byl zaměřen na vytvoření centra této vznikající čtvrti, v podobě dopravního terminálu a na něj navazujícího veřejného prostoru, jeho vhodné řešení by se pak mělo stát pozitivním impulzem pro rozkvět celé oblasti.

Nové náměstí a park je umístěno nad redukováným kolejištěm Smíchovského nádraží při vyústění Radlického údolí.

V dopravním terminálu se sdružuje doprava železniční a autobusová, dále je zde umožněn přímý přestup na linky metra a tramvaje. Terminál je zároveň součástí obchodního centra a připojeného velkokapacitního parkování.

Budova centra s výškovým objektem zastává též roli vizuální dominanty a podporuje tak význam tohoto prostoru. Ten by však neměl konkurovat vydařené obnově Anděla, ale poskytnout nové možnosti a spolupůsobením vytvářet atraktivní městskou čtvrt. Nová nádražní třída tak směřuje přímo do průčelí tohoto objektu a ostatní urbanistické osy jsou rovněž směřovány do předprostoru nádraží.

LOKALITA

Řešený prostor se nachází na jižním území Smíchova, které je součástí městské části Praha 5. Historicky se jednalo o samostatné město, jedno z mnoha pražských předměstí s bohatou industriální tradicí.

V širších souvislostech jde o oblast ze severu vymezenou osou Plzeňské ulice, zejména pak obchodním centrem Nový Smíchov a dále osou směřující Lidickou ulicí k Palackého mostu.

Z jihu tvoří hranici dopravní uzel Strakonické ulice a nájezdů na Barrandovský most. Symbolickým zakončením Smíchova je chátrající objekt bývalého lihovaru, jenž by zasloužil vhodnou rekonstrukci a nové využití.

Východní a západní hranice je tvořena přirozenými přírodními bariérami v území. Tj. řekou Vltavou, včetně Císařské louky a na druhé straně pak zvedajícím se terénem Dívčích hradů a Pavího vrchu.

V užším měřítku je pro nově navrhovanou zástavbu počítáno s lokalitou od prostoru Knížecí a Ženských domovů po budovu Smíchovského nádraží. V další návaznosti zástavba pokračuje až k zmiňovanému objektu lihovaru. Určujícím prvkem je vyústění Radlického údolí a jeho urbanistické napojení ke Smíchovu.

FÁZE VÝSTAVBY

V první fázi je počítáno s uvolněním prostoru kolejiště bývalé Buštěhradské dráhy v severozápadní části nádraží. To má být nahrazeno standartní blokovou zástavbou v návaznosti na stávající strukturu Smíchova. Jejím prostřednictvím dojde k propojení s lokalitou Radlic.

V následující fázi by mělo dojít k transformaci vlastního Smíchovského nádraží a redukcí kolejiště dle předpokládaných požadavků. Dojde tak k uvolnění pásu podél ulice Dobříšské. Jedná se o poměrně problematicky využitelný prostor avšak jeho zástavbu mohou tvořit administrativní objekty či např. objekty vědeckého inkubátoru a neznečišťujícího průmyslu.

Vlastní přeměna Smíchovského nádraží v moderní dopravní terminál s přidruženou komercí by se sama o sobě měla stát hlavním impulzem rozkvětu celé oblasti.

Celkem nezávisle na přeměnách prostorů uvolněných železnicí se může realizovat transformace a dostavba pásu podél řeky mezi ulicemi Strakonickou a Nádražní.

Posledním potenciálně rozvojovým místem je industriální zóna mezi Křízovou a Dobříšskou ulicemi u jihozápadního okraje území.

Císařská louka byla ponechána jako nezastavený rekreační prostor.

KONCEPT

Cílem konceptu je vytvoření nového městského centra na Smíchově v jeho přirozeném těžišti na místě dopravního uzlu Smíchovského nádraží. Toto nové centrum by nemělo konkurovat centřům stávajícím, ale vzájemným spolupůsobením vytvořit atraktivní, fungující městskou čtvrt.

Urbanismus i vlastní hmoty řešení jsou koncipovány pro podporu vyjádření tohoto bodu. Vytváří zde nový centrální městský prostor na průniku dopravních směrů i přirozených městských os nad kolejištěm Smíchovského nádraží. Ten tak propojuje Radlice se Smíchovem a severozápadní část Smíchova s řekou.

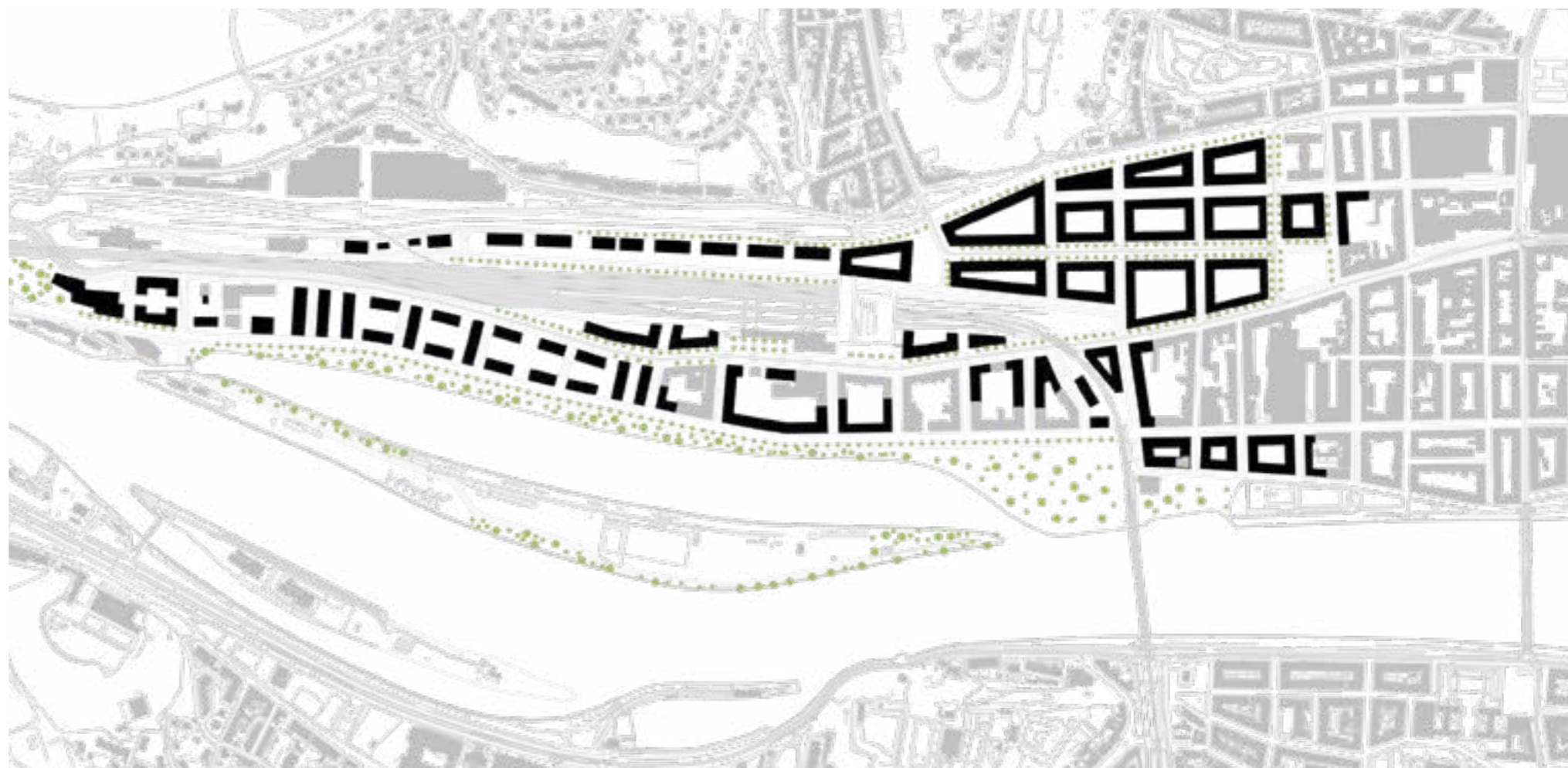
Smíchov tak tvoří bránu do centrální Prahy, z druhého pohledu pak konec vlastního „kamenného“ města. Severní část plánu je tvořena pokračováním blokové zástavby typické pro zbytek Smíchova. Její dvě základní osy jsou ukončeny v budově obchodního centra a dopravního terminálu. První osu tvoří nová nádražní třída propojující pěší zónu Anděla přes nový veřejný prostor (jehož součástí je objekt nádraží) s Radlicemi. Druhou osou je protažení ulice Strupežnické, která spojuje obchodní centrum Nový Smíchov s nově navrženým veřejným prostorem a dopravním terminálem. V tomto frekventovaném místě stojí druhé menší obchodní centrum, úzce napojené na dopravní terminál. Slouží zejména obyvatelům Barrandova, nově navrženého Smíchova a lidem dojíždějícím do centra z jihozápadního perimetru Prahy.



> ZADANÝ PODKLAD PRO VLASTNÍ URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Jeho základním přínosem je řešení nové nádražní třídy zakončené v objektu nového dopravního terminálu.

Autobusové nádraží je zde postaveno přímo nad kolejiště nádraží. Umožňující tak přímou přestupní vazbu vlak-autobus. Jedná se o funkční řešení s jasným uživatelským přínosem. Jeho nevýhodou je problematické napojení stávající budovy nádraží na nový objekt, jehož nástupní plocha je umístěna v úrovni střechy původní budovy, hmota je pak značně převýšená.



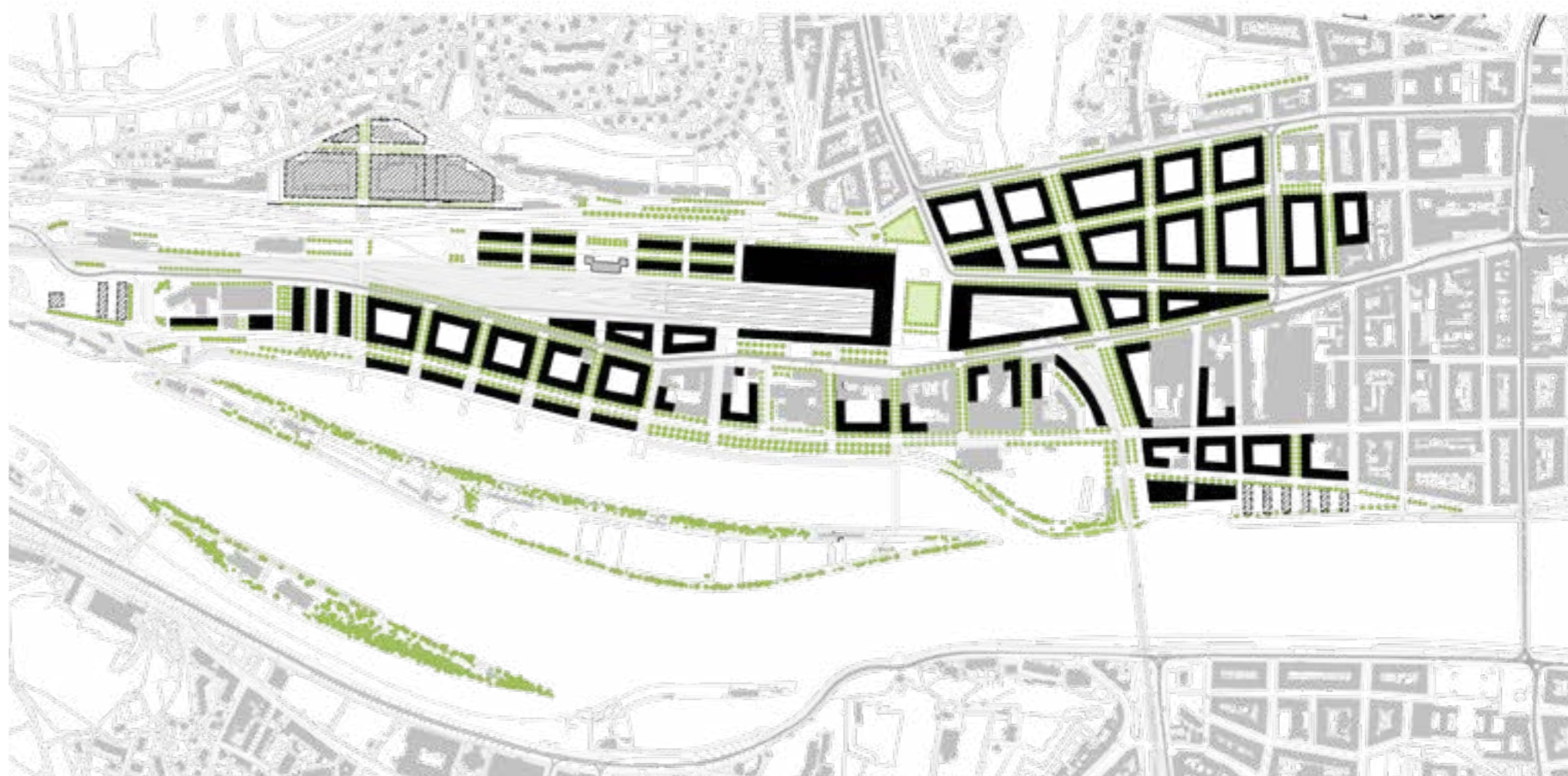
> NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ

Od situování autobusového nádraží nad kolejištěm bylo záměrně upuštěno, jelikož tento přístup již byl v rámci uplynulých ateliérových prací řešen mnohokrát. Ve své práci se pokouším o hledání nového způsobu realizace dopravního uzlu. Byla navržena vlastní urbanistická studie, avšak inspirovaná zadaným řešením.

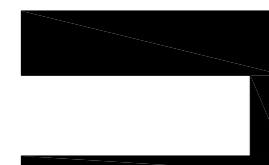
Navíc k základním změnám konceptu oproti zadání byl nahrazen pás industriálních objektů podél řeky rezidenční zástavbou a byla vyřešena absence náplavky. Místo se tak stává lokalitou s příjemným obytným standratem, která jeho atraktivní pozici náleží.

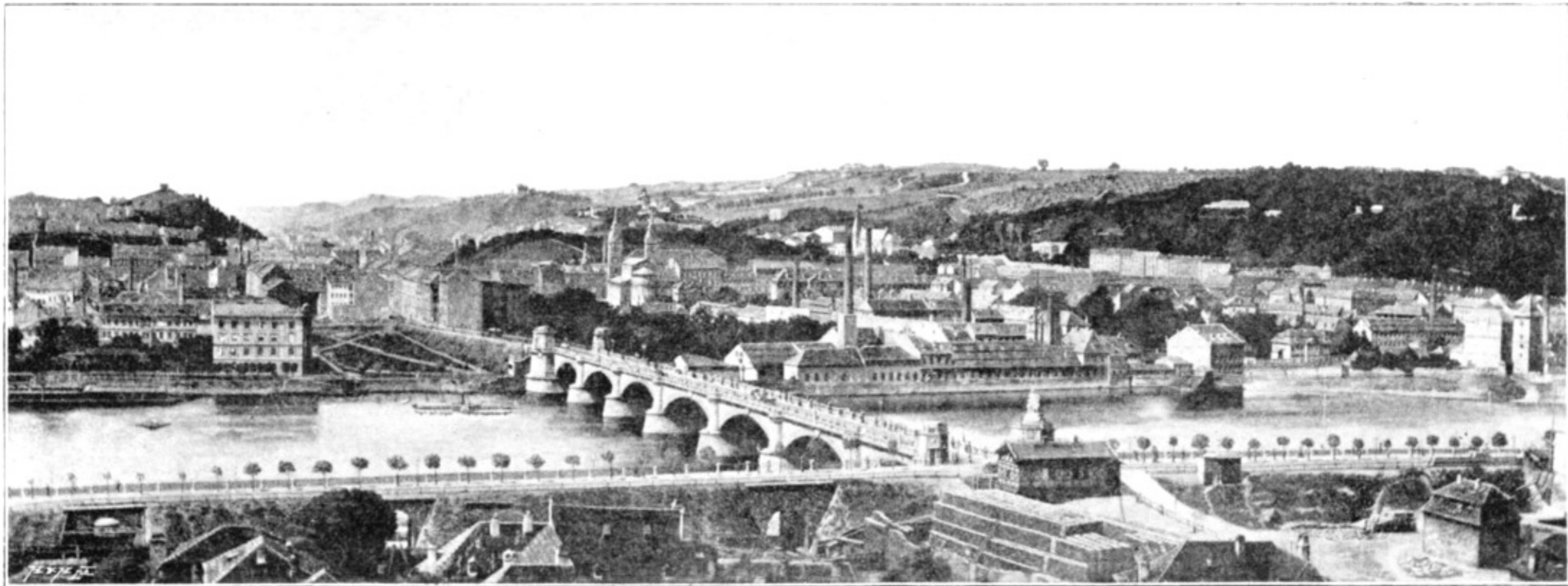
Drobných změn doznal též pruh zástavby mezi kolejištěm nádraží a Dobříšskou ulicí.

Objektu lihovaru bylo ponecháno jeho historické rozvržení a nadále slouží jako symbolický začátek města.



HISTORICKÝ ÚVOD





> HISTORIE SMÍCHOVA

POHLED PŘES DNEŠNÍ PALACKÉHO NÁMĚSTÍ NA CENTRÁLNÍ ČÁST MĚSTA SMÍCHOVA - 1898

Nejstarší osídlení spadá do doby románské pražské aglomerace, tj. ves Újezd s původně románským kostelíkem sv. Filipa a Jakuba, který stával v severní části nynějšího Arbesova náměstí.

První písemné prameny pochází až ze 13. století. Roku 1257 bylo založeno Menší Město pražské. Význam Újezda vzrostl roku 1342, kdy zde Jan Lucemburský založil významný kartuziánský klášter s kostelem Panny Marie. Klášter vznikl na místě poplužního dvora se sady a mlýny při řece. V této době zde začly vznikat první vinice a chmelnice. Územím procházely dvě významné cesty - levobřežní povltavská cesta spojující Pražský hrad a Menší Město pražské se Zbraslavským klášterem (dnešní smíchovská třída Štefánikova – Nádražní), z hlavní cesty odbočovala cesta podél úpatí Petřína do údolí Košířského potoka a dále ke Karlštejnu.

Počátek vlastního Smíchova spadá do roku 1386, kdy kartuziáni rozparcelovali své pozemky na tzv. Břehu Panny Marie pro stavbu usedlostí pro obyvatele převedené z jiných vsí. Prvně se jméno Smíchov vyskytuje v letech 1402 a 1406, bývá odvozované od smíšení obyvatel v nové kartuziánské osadě. Podle pověstí se na smíchovském břehu Vltavy smál Horymír, když si na Šemíkovi skokem z Vyšehradu a přeplaváním Vltavy zachránil život.

Husitské války znamenaly destrukci Smíchova a konfiskaci církevního majetku i likvidaci kláštera a ostatních kaplí.

Na přelomu 16. a 17. století byl na Smíchově panský dvůr, 5 kmetcích usedlostí, krčma, kovárna, plavecká hospoda s kolnou a několika chalupami, farní kostel sv. Filipa a Jakuba s farou a hřbitovem, hospoda, cihelna a kovárna, celnice, mlýn a vodárna s chalupami a domky. Byly zde velké ovocné sady a vinice, v nichž si pražští měšťané od 2. poloviny 16. století stavěli letohrádky a při usedlostech obytné domy.

Třicetiletá válka znamenala silné zpuštění, vpád Pasovských v roce 1611, vyvrcholením pak byly akce Švédů v roce 1648. V roce 1654 byl z šestnácti chalup a domků jen jeden obydlý; vedle toho zde byl svobodnický dvůr.

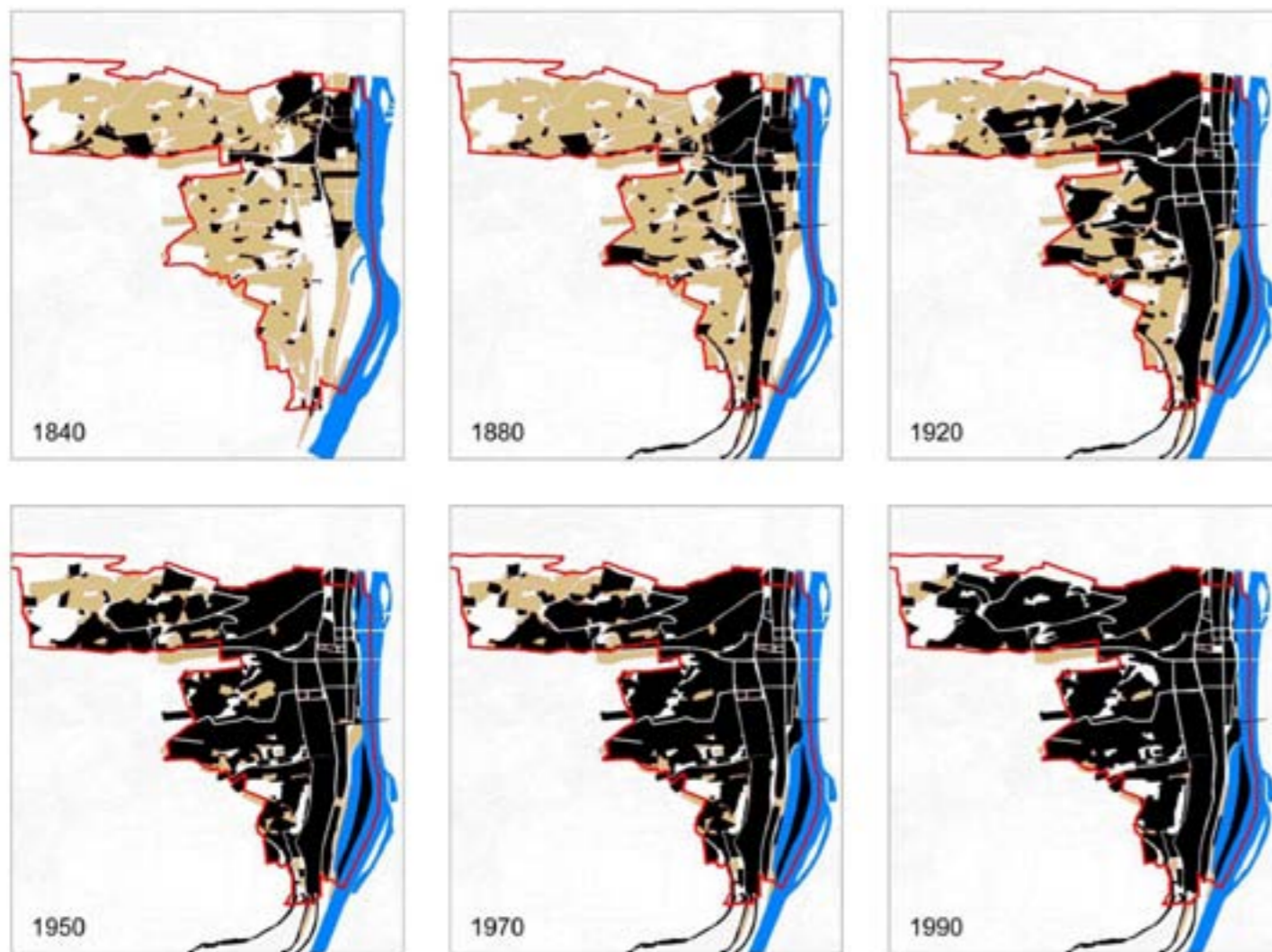
Do počátku 18. století pak Smíchov vůbec nerostl. Přesto však nezůstal stranou barokního rozmachu Prahy. Díky výhodné poloze nedaleko Prahy zde začala šlechta zakládat letohrádky a viniční usedlosti. Kromě nich vznikly přímo v jádru Smíchova dva pozoruhodné zahradní areály.

Dientzenhofer si v letech 1725–28 vybuodoval letohrádek Portheimka s náročně řešená zahrada v úzkém pásu od zbraslavské cesty (Štefánikova) až k Vltavě.

V letech 1741–42 zde velké škody způsobili Francouzi a za sedmileté války Prusové, kteří mimoto na výšinách nad Smíchovem až ke Zlíchovu vybudovali dělostřelecká postavení, z nichž ostřelovali Prahu. Zahradní areály přečkaly války bez větších škod a Smíchov jako celek do roku 1783 zaznamenal výrazný nárůst – na 154 domů. V tom jsou ovšem započteny i okolní usedlosti, které v předchozích údajích chybí. Na Smíchově byly tkalcovské dílny, dílny na klobouky a barchety. Roku 1788 vznikla i židovská náboženská obec.

Do poloviny 19. století pak Smíchov dále mírně rostl, takže dosáhl dvou stovek domů. Přibližně od 2. desetiletí 19. století se dosavadní charakter předměstí začal měnit industrializací. Při řece začaly vyrůstat kartounky (Porgesova 1816), pro Smíchov typické se staly i velké cihelny. Dosavadní zahrady zatím zasaženy nebyly, přetrvával i anglický park v trojúhelníku ulic Plzeňské, Kartouzské a Štefánikovy. Po roce 1825 dokonce došlo k proměně starších zahrad na úbočí Petřína na velký anglický park s letohrádkem Kinských (1827–31). V letech 1831–37 vyrostl na starém morovém hřbitově (který se stal ústředním malostranským hřbitovem) drobný kostel Nejsvětější Trojice. Patentem Ferdinanda V. byl 15.1. 1838 Smíchov povýšen na předměstí.

Po urbanistické stránce představoval Smíchov značně nesourodý celek. V severní části (severně od Plzeňské ulice) dominovaly velké zahrady, jejichž celistvost narušovaly cihelny a díly polí. Souvislá obytná zástavba existovala jen na jižním konci Smíchova podél Nádražní ulice, přičemž oboustranná byla jen v úseku mezi dnešními ulicemi Na Bělidle a Ostrovského; dále k jihu pokračovaly klasicistní patrové a přízemní domy jen po východní straně silnice.



V roce 1841 byl vybudován nový řetězový most přes Střelecký ostrov (na místě dnešního mostu Legií), spojující dnešní Národní třídu a malostranský Újezd. Most výrazně zjednodušil spojení Smíchova s pravobřežní Prahou.

V 50. a 60. letech 19. století zaznamenal Smíchov mimořádně bouřlivý rozvoj, srovnatelný jen s růstem Karlína na opačné straně aglomerace. Jestliže ještě roku 1851 zde žilo přibližně 2 600 obyvatel, v roce 1869 již 15 382.

Roku 1852 sem František Ringhoffer přemístil svou továrnu na výrobu kotlů. Již v letech 1852–54 a 1867–69 byla dále rozšířena o průmyslové podniky strojírenský a železářský. Ringhofferova továrna se tak stala největším podnikem Rakouska-Uherska v odvětví strojní výroby. Smíchovský pivovar pak vznikl roku 1871.

Hlavním projevem industrializace byl příchod železnice, 1862 bylo vybudováno koncové nádraží tratě Západní dráhy z Berouna a Plzně. Smíchov se stal důležitým překladištěm zboží. V letech 1872 a 1873 pak přibýly tratě z Hostovic, vedoucí až do Mostu a Dušníků (dnešní Rudné). Spojnice smíchovského a Wilsonova (Hlavního) nádraží byla vybudována roku 1872.

Hlavní stavební rozvoj se soustředil podél zbraslavské cesty, která byla jedinou spojnici řetězového mostu a smíchovského nádraží. Již do konce 60. let 19. století byla v úseku od budoucího náměstí Kinských po křižovatku u Anděla po obou stranách souvisle obestavěna klasicistními domy. Příčné ulice vznikly jen na místě dosavadních cest. Pouze ulice Na Bělidle, vedoucí k přívozu přes Vltavu, měla souvislejší zástavbu. Na křižovatce u Anděla dočasně existovalo menší náměstí, které bylo záhy zastavěno. Tehdejší Smíchov převažující charakter dlouhé "ulicovky".

Rychlý růst Smíchova pokračoval i v dalších desetiletích. Nové sakrální dominanty vznikaly v sedmdesátých a zvláště osmdesátých letech. Roku 1876 byl na kopci Na Malvazinkách založen nový velký hřbitov vybavený kostelem sv. Filipa a Jakuba.

Důležitým aktem byla stavba „městského“ kostela sv. Václava v letech 1881–85, jehož dvoježí se stalo novou dominantou Smíchova. Lokalizace kostela znamenala přelom v dosavadním charakteru urbanistického vývoje. Byl situován v ohnisku Smíchova, severně od křižovatky u Anděla. Znamenalo to nutnost narušení souvislé domovní fronty, jejíž součástí tvořila i Portheimka. Bylo totiž zřejmé, že pro novou výstavbu bude třeba využít celé území mezi hlavní ulicí a řekou. Oba navzájem rovnoběžné směry přitom předurčily i šachovnicový způsob nové velkoměstské výstavby. Hlavní ulice byla tedy doplněna o tři souběžné ulice na východní straně a jednu na straně západní. Mezi nimi byl postupně vytyčen hustý rastr příčných ulic.

Nádraží Buštěhradské dráhy, které až do zestátnění drah fungovalo nezávisle na hlavním smíchovském nádraží Západní dráhy, zaujímal rozsáhlou plochu jižně od Knížecí a zabraňovalo tak dalšímu rozšiřování Smíchova jižním směrem. Bloky činžovních domů vyrostly též při vyústění košířského údolí a nahoru směrem k Santošce, kde již roku 1884 vznikl podle návrhu F. Thomayera park Na Skalce. Izolovaně, za nádražím, vzniklo několik bloků i v radlickém údolí. Na Hřebenkách nad Holečkovou ulicí začala růst vilová čtvrť.

Smíchov měl na konci 19. století charakter města, které počtem domů a obyvatel patřilo k největším v Čechách. Městem se stal oficiálně až roku 1903. 1904 byl pak Smíchovu udělen městský znak, prakticky totožný 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.

V 20.–30. letech 20. století již byla většina územních rezerv v rovinaté části Smíchova vyčerpána. Vznikaly zde proto jen jednotlivé objekty včetně škol. Došlo i k náhradě starší zástavby; nejvýraznějším příkladem jsou Ženské domovy z let 1932–36 nad Knížecí. Těžiště výstavby Smíchova se přesunulo do okolních kopců s ohnisky v podobě zachovalých barokních a klasicistních usedlostí, kde rychle vyrůstaly vilové a družstevní čtvrti obklopené zelení.

Starý Smíchov byl naopak zanedbáván a vystaven chátrání. V 80. letech zde došlo i k několika necitlivým zásahům. V souvislosti s vybudováním stanice metra Moskevská (Anděl) byl zbořen celý blok nejstarších smíchovských domů. Ještě citelnější zásah znamenalo vybourání území severně od Portheimky kvůli vedení městského okruhu. Novostavba banky (arch. K. Prager) měla být počátkem rozsáhlých přestaveb na Smíchově, k nimž nedošlo.

V 2. polovině 90. let byl zbořen celý komplex Ringhofferovy továrny (Tatra) a od roku 1999 zde vyrostl rozsáhlý obytný, komerční a administrativní komplex s novostavbou obchodně administrativního centra Zlatý anděl.

Smíchov je od roku 1993 chráněn jako městská památková zóna, což se příznivě projevilo v památkových opravách mnoha městských domů. Dělnická osada Budánka v košířském údolí, která je od roku 1991 rovněž památkovou zónou, byla bohužel v 90. letech zanedbána natolik, že její záchrana je téměř nereálná.

Zdroj:
Urbanistický vývoj města - etapa 06/2010 Útvar rozvoje hl.m.Prahy Tomáš Havrda a kol.

(<http://cs.wikipedia.org/wiki/Sm%C3%ADchov>)



1830 - POHLED NA NOVÉ MĚSTO, VYŠEHRAD A SMÍCHOV (V. MORSTADT, J. ŠEMBERA)



80. LÉTA 19. STOL. - SMÍCHOV ZE ZAHRADY KINSKÝCH



80. LÉTA 19. STOL. - SMÍCHOV ZE ZAHRADY KINSKÝCH



1915 - SMÍCHOV ZE ZAHRADY KINSKÝCH



CÍSAŘSKÁ LOUKA - PŘED R. 1899



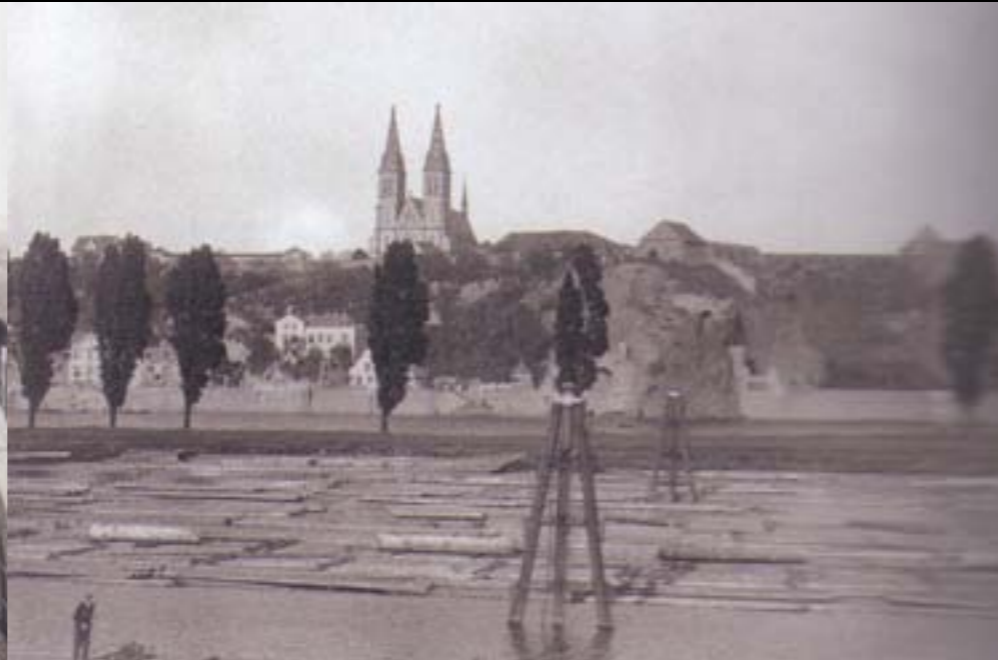
STAVBA VOROVÉHO PŘÍSTAVU



ZKOUŠKA MOSTU PŘÍSTAVNÍ VLEČKY



BUDOVA SPRÁVY PŘÍSTAVIŠTĚ A ŽELEZNIČNÍ MOST - 1901



POHLED NA VYŠEHRAD PŘES NOVÉ PŘÍSTAVIŠTĚ



POHLED NA ZAKOTVENÉ VORY - 30. LÉTA 20. STOL.



PŘÍJEZDOVÁ BUDOVA SMÍCHOVSKÉHO NÁDRAŽÍ



LOKOMOTIVY ŘADY 414.0 A 534.0 - 1963



SEVERNÍ NÁSTUPIŠTĚ - 1963



SKLADY BUŠTĚHRADSKÉ DRÁHY - 1885



NÁDRAŽÍ ČESKÉ ZÁPADNÍ DRÁHY - 1865



NÁDRAŽÍ ČESKÉ ZÁPADNÍ a buštěhradské dráhy



PŘÍJEZDOVÁ BUDOVA - 1905



PŘÍJEZDOVÁ BUDOVA - 1930



OJEZDOVÁ BUDOVA - 1930



NÁDRAŽÍ ČESKÉ ZÁPADNÍ A BUŠTĚHRADSKÉ DRÁHY - 1930



OJEZDOVÁ BUDOVA SMÍCHOVSKÉHO NÁDRAŽÍ



OJEZDOVÁ BUDOVA SMÍCHOVSKÉHO NÁDRAŽÍ - 1899



KOŇKA - MEZI LÉTY 1876 - 1883



UHELNÉ SKLADY BUŠTĚHRADSKÉHO NÁDRAŽÍ - 1935



ROH ULICE NÁDRAŽNÍ A U ŽELEZNIČNÍHO MOSTU



KOTVIŠTĚ A VYŠEHRAD - 20. LÉTA 20. STOL.



KOTEVNÍ (VYŠEHRADSKÁ ULICE)



ARENA U PALACKÉHO MOSTU - 20. LÉTA 20. STOL.



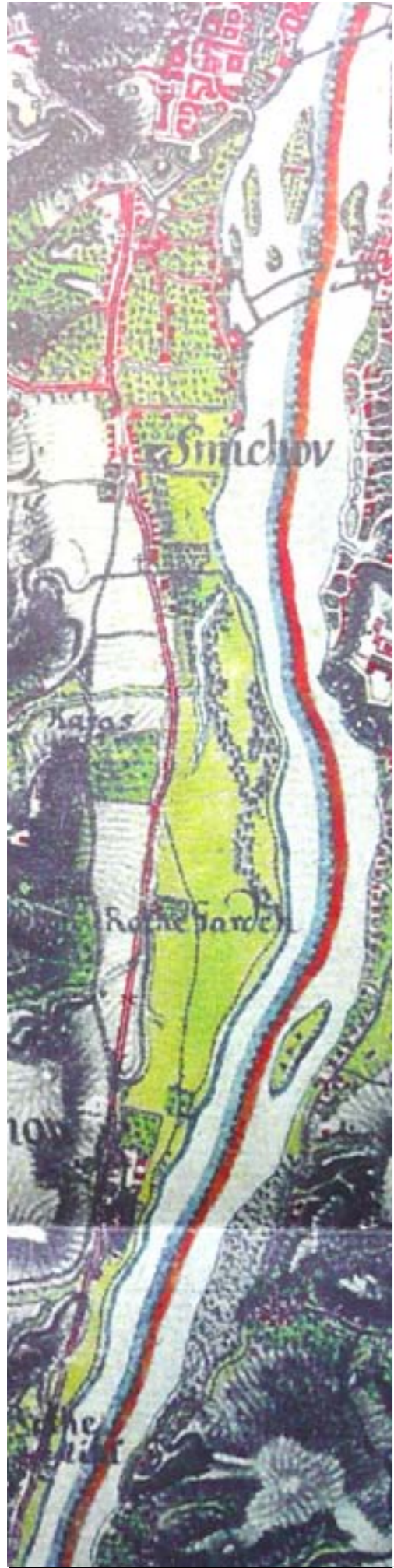
ŽELEZNIČNÍ MOST PŘES NÁDRAŽNÍ TŘIDU - 1935



VLEČKA DO ZLÍCHOVSKÉHO LIHOVARU - 1990



VLEČKA DO TOVÁRNÝ ČKD VE STROUPEŽNICKÉHO ULICI - 1986



1763 - 1768



1873



1877 - 1878



1951

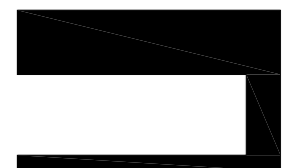


1954



1991

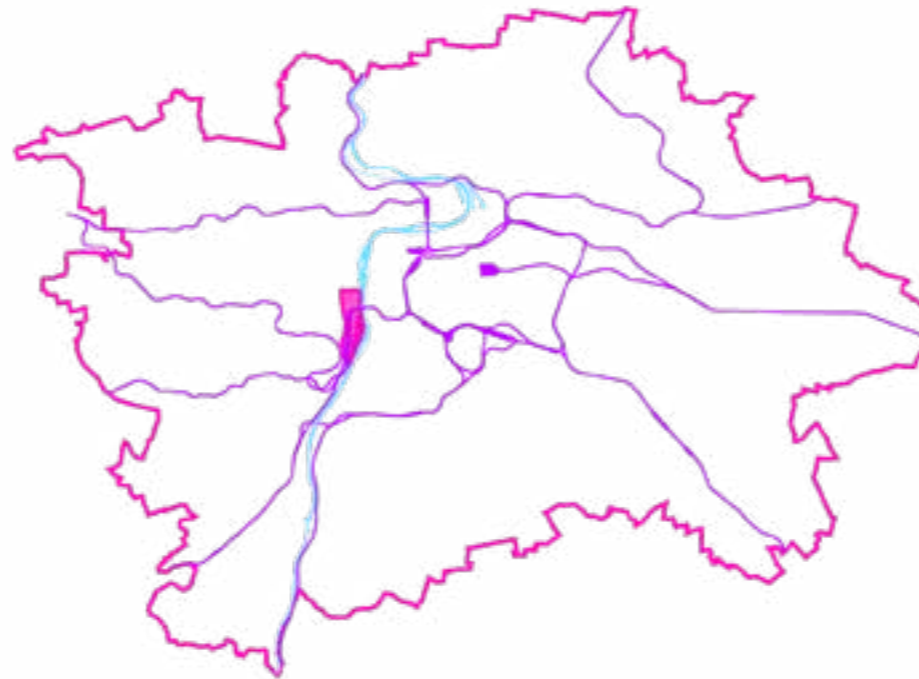
DOPRAVNÍ TERMINÁL





> SILNIČNÍ SÍŤ

Pro Smíchov je důležitá především dostavba vnitřního městského okruhu a výstavba Radlické radiály. Oba projekty by měly omezit průjezd tranzitní dopravy, zejména po Strakonické ulici



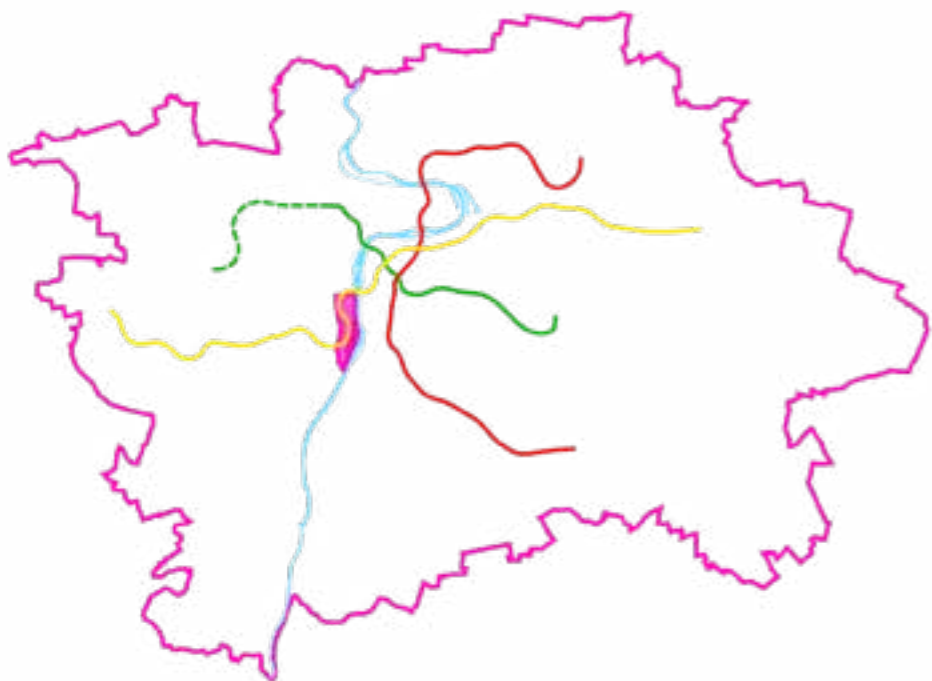
> ŽELEZNICE

Smíchovské nádraží je důležitým bodem na páteřní železniční síti pro spojení s jihozápadem republiky. Význam může do budoucna ovlivnit vybudování rychlodráhy a projekt Nového spojení 2. Postupně zatím dochází k redukci nevyužívaných kolejí.



> TRAMVAJOVÉ LINKY

Na Smíchove dochází ke křížení tramvajových linek ve směru z Barrandova a Sídliště Řep, které pokračují dále do centra města. Dílčí saturaci území napomáhá linka s ukončením v Radlicích



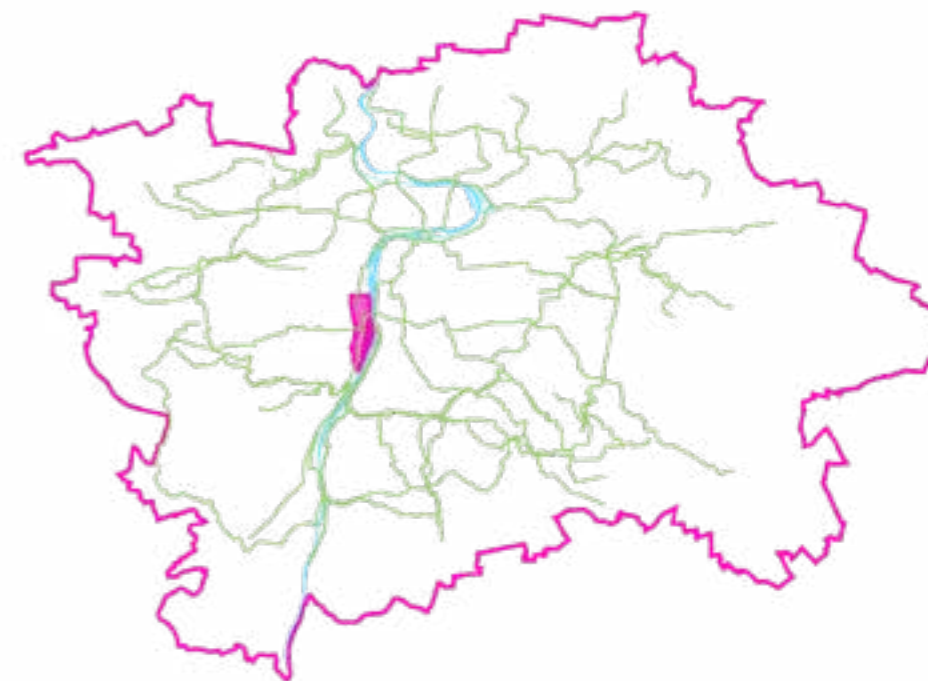
> TRASY METRA

Stanice metra Smíchovské nádraží plnila a nadále částečně plní funkci konečné stanice. Optimistické výhledy rozvoje sítě metra počítají až s dalšími dvěma linkami v prostoru Smíchova. Stanice by se stala tak též přestupní.



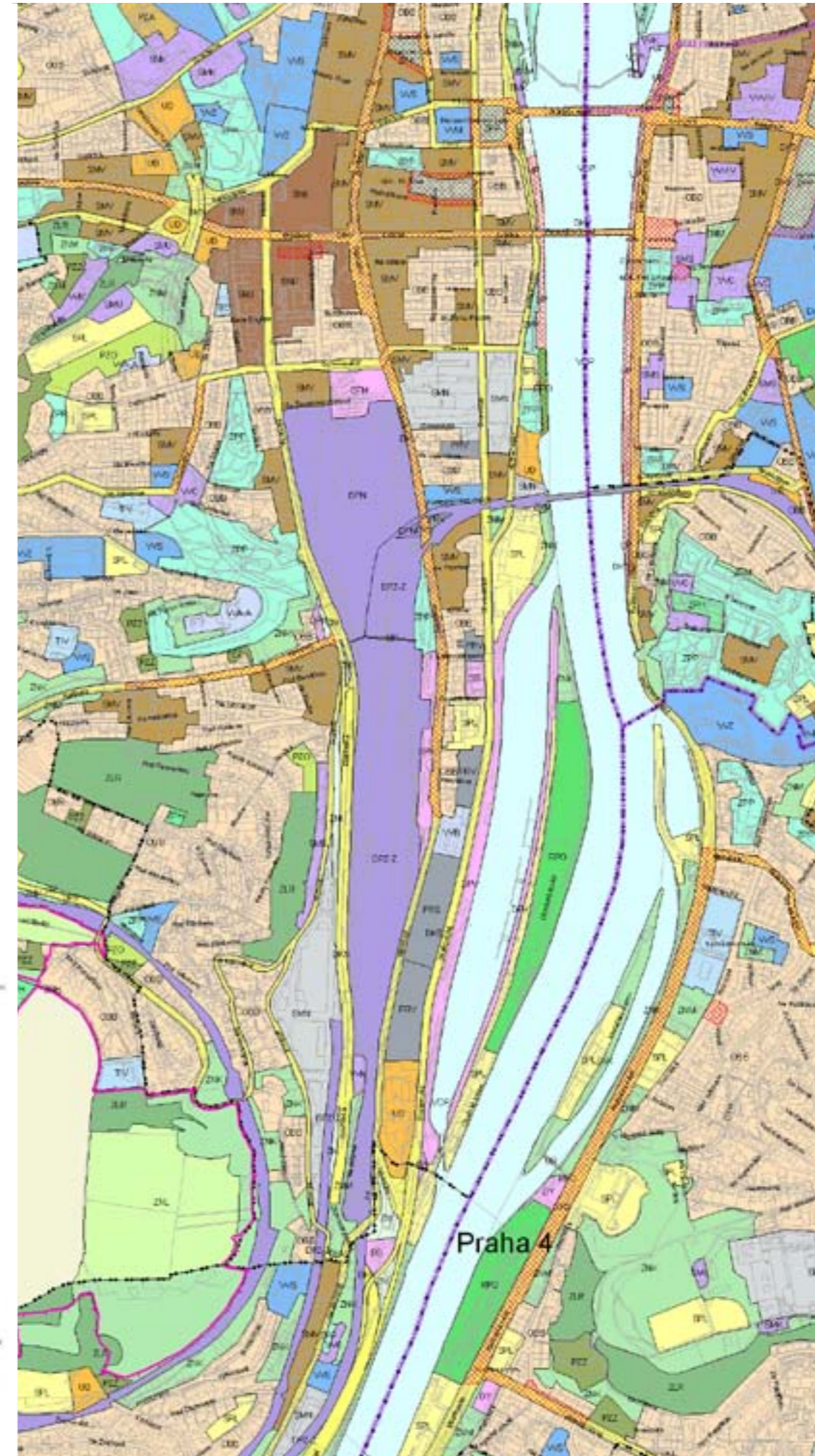
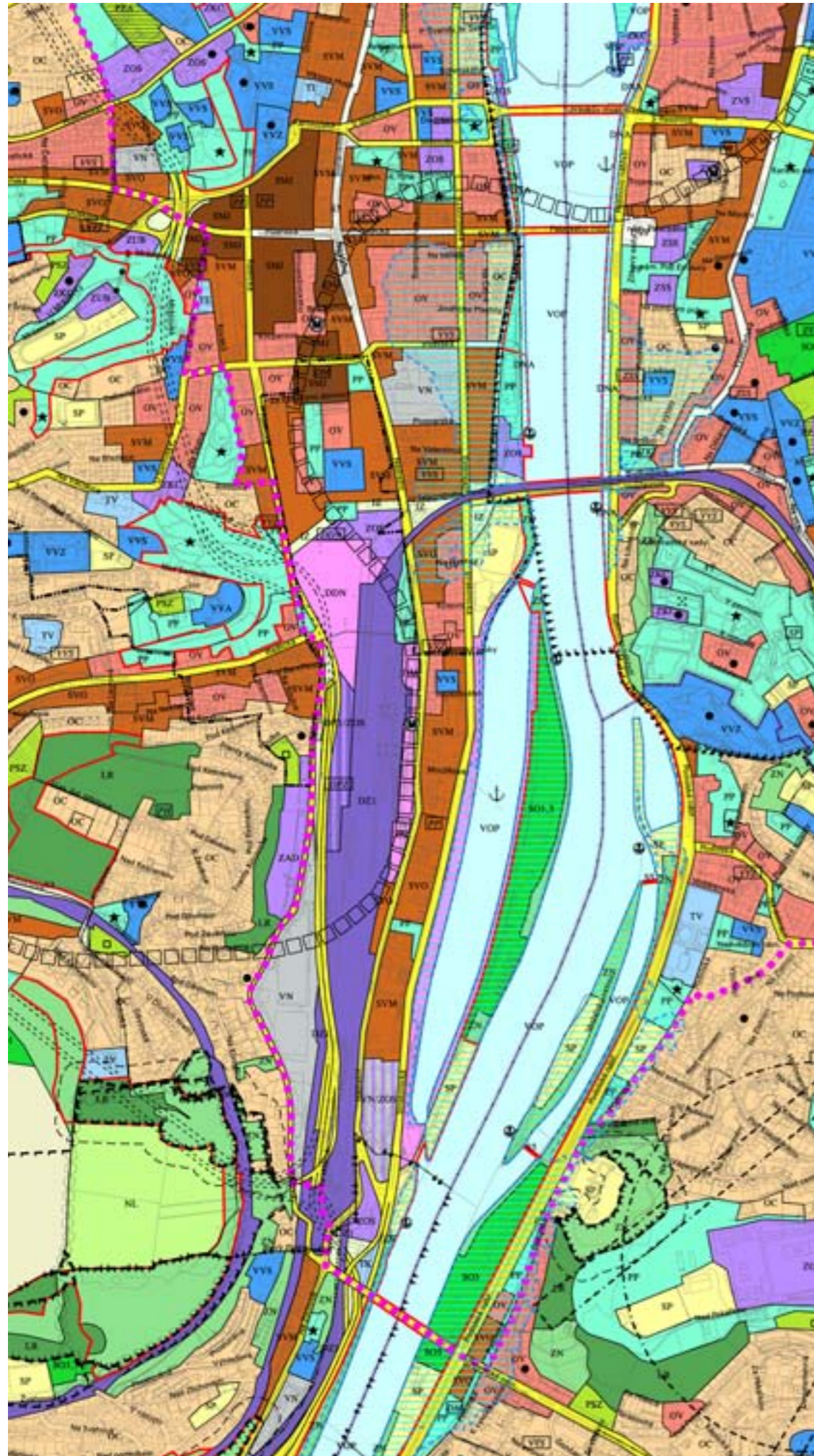
> AUTOBUSOVÉ LINKY

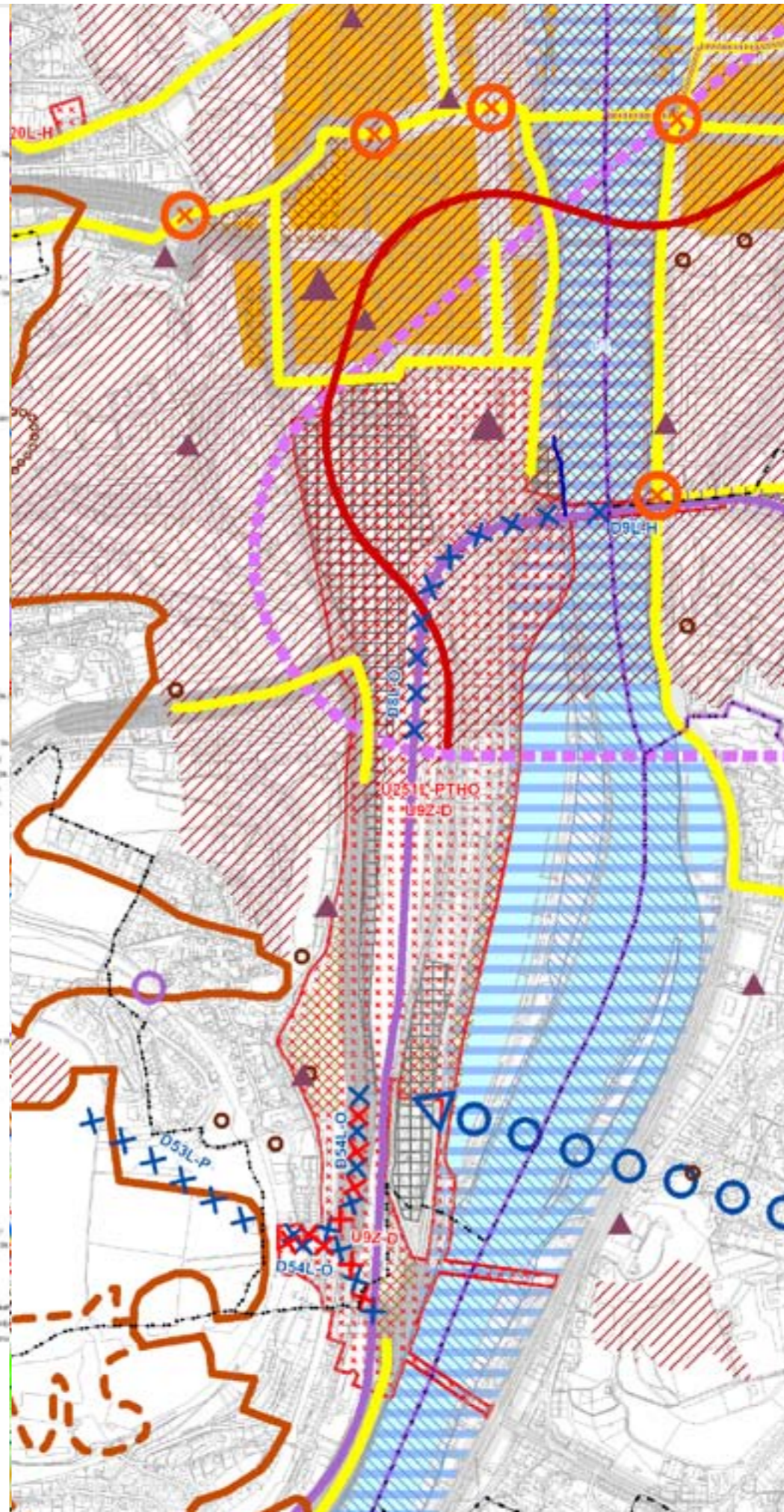
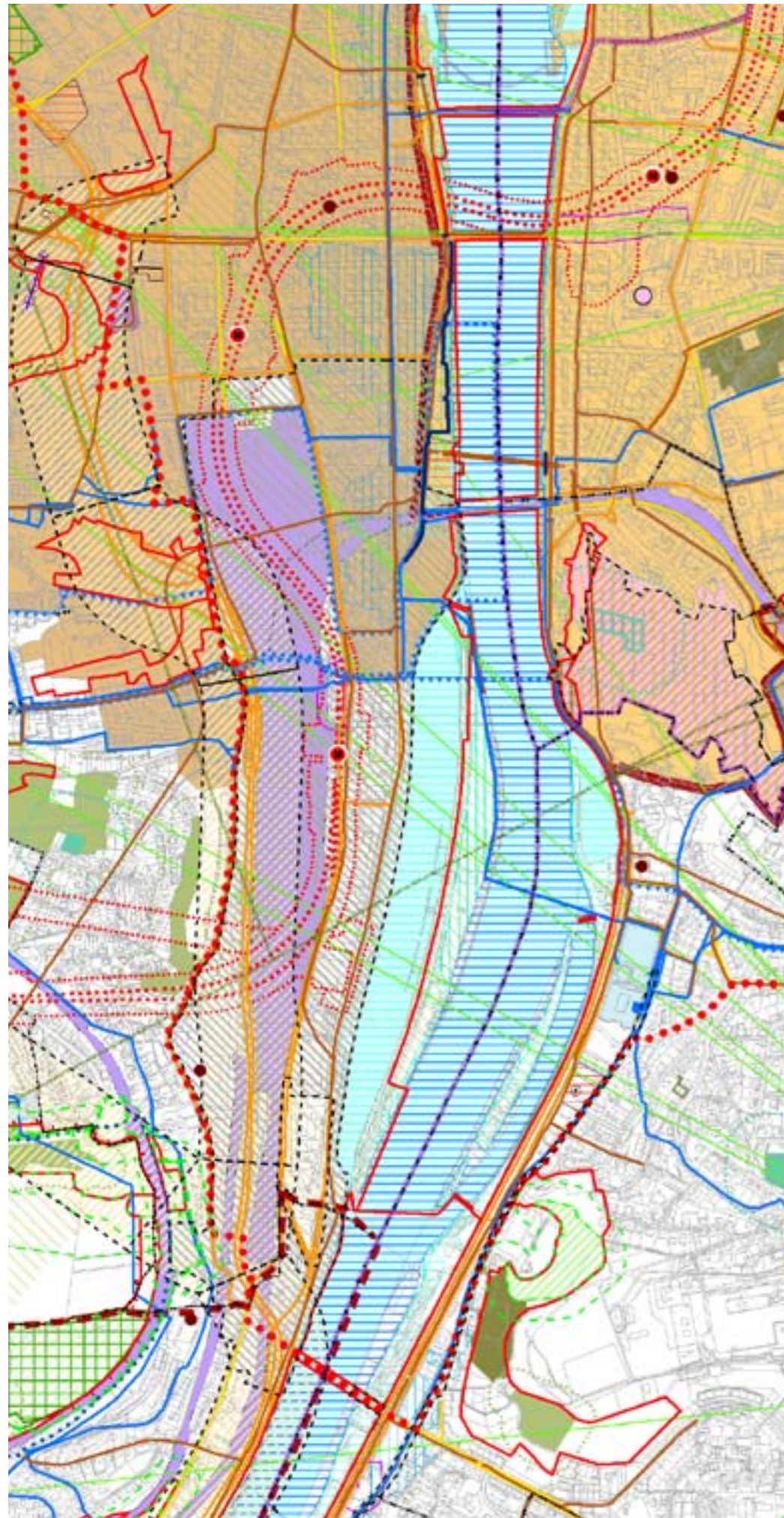
Smíchov je domovem dvou autobusových nádraží a je tak jedním z uzlových bodů pražské autobusové dopravy.



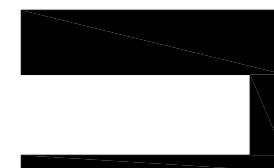
> CYKLOSTEZSKY

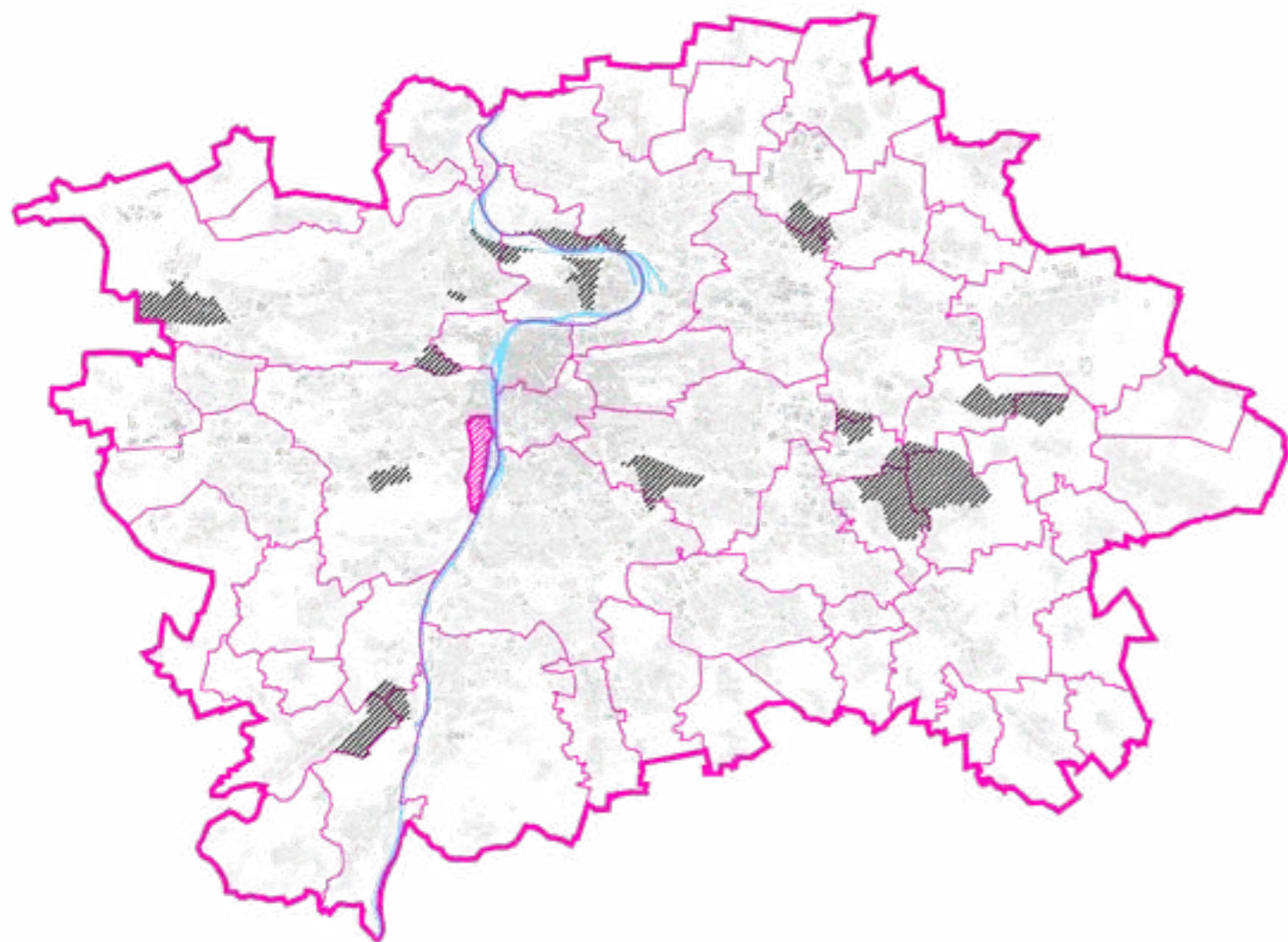
Praha prožívá v poslední době rychlý rozvoj budování cyklostezek, zejména nábržení partie jsou hojně využívanými tepnami. Lepší zprostřednění Smíchova pro cyklistickou dopravu by bylo tedy více než žádoucí.





DOPRAVNÍ TERMINÁL






MAPA
M 1: 100 000

LEGENDA

 PŘESTAVBOVÁ OBLAST SMÍCHOVA

 OSTATNÍ ROZVOJOVÉ OBLASTI

Lokalita Smíchova patří mezi nejvýznamější rozvojové oblasti Prahy a svojí rozlohou i mezi největší.

Transformace Smíchova započala v 90. letech výstavbou obchodně administrativního komplexu Zlatý Anděl, v další návaznosti pak obchodním centrem Nový Smíchov na místě Ringhoferovy továrny.

Od 90. let bylo provedeno již mnoho urbanistických studií na transformaci zbývajících částí území. Avšak reálně provedeny byly pouze jen dílčí stavby mimo hlavní uvolněné plochy.

2010
A69



2007
A-R System



2002
VHE

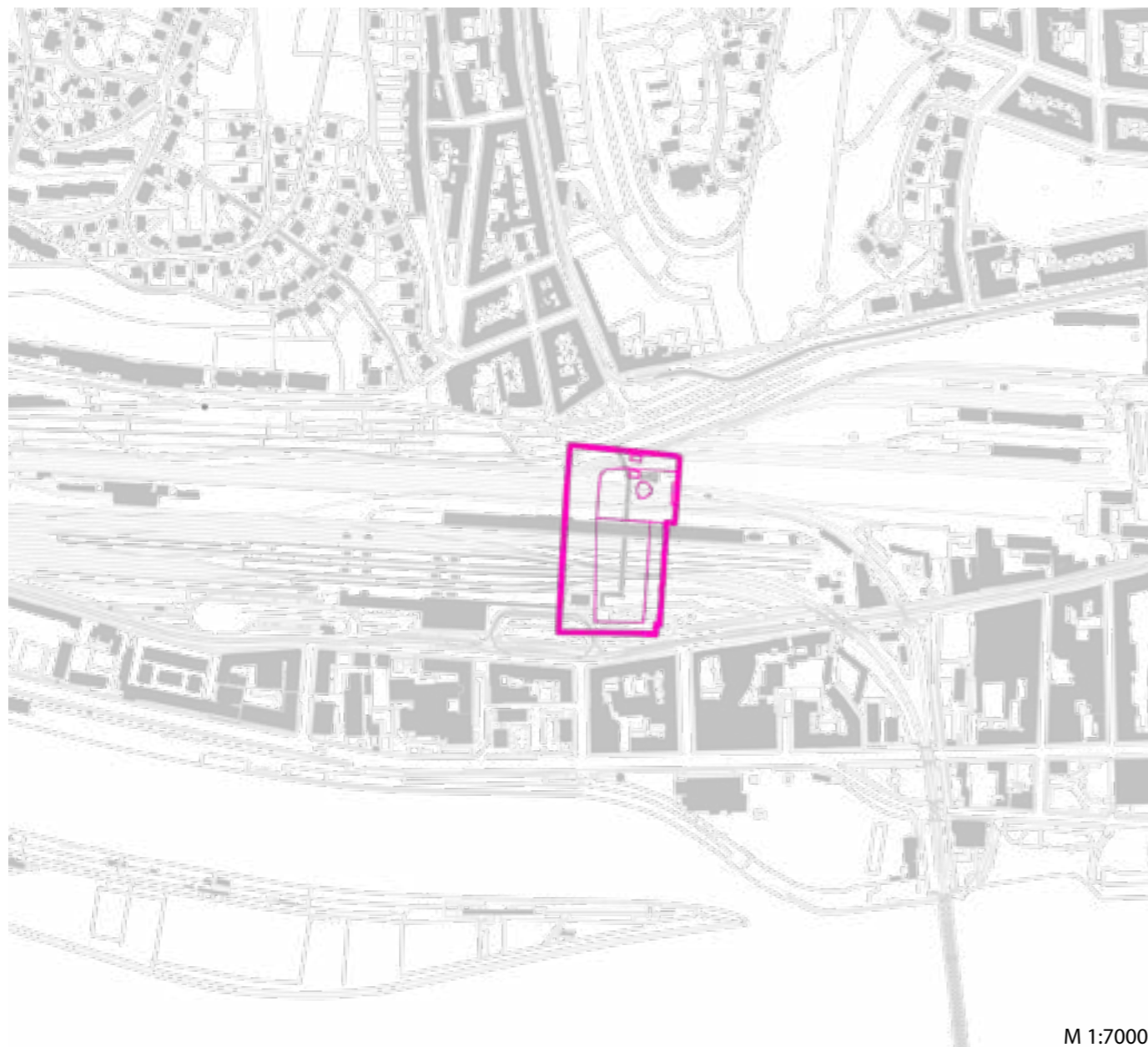


1994
VHE, A-R System



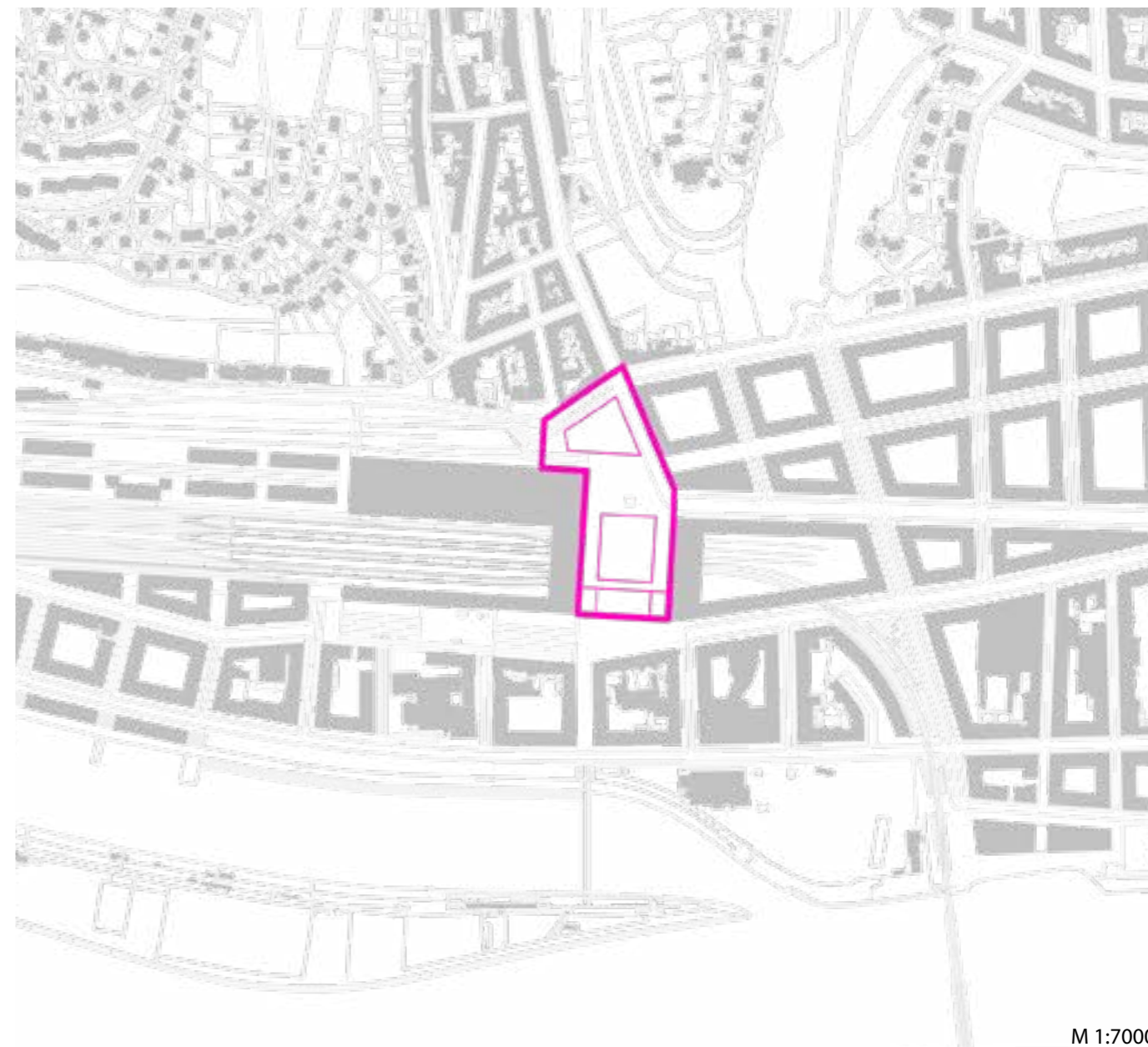
1991
Jean Nouvel





M 1:7000

> HLEDÁNÍ PODOBY A VELIKOSTI NÁMĚSTÍ / PARKU



M 1:7000

> NAVRŽENÝ VEŘEJNÝ PROSTOR

celková plocha 26 324 m²

> ALTERNATIVA PALACKÉHO

> SROVNÁNÍ DIMENZÍ VYBRANÝCH PRAŽSKÝCH NÁMĚSTÍ

> SMÍCHOVSKÁ NÁMĚSTÍ

> NÁMĚSTÍ BÝVALÝCH PRAŽSKÝCH PŘEDMĚSTÍ



STAROMĚSTSKÉ NÁMĚSTÍ
plocha 18 997 m²



NÁMĚSTÍ KINSKÝCH
plocha 12 854 m²



ARBESOVO NÁMĚSTÍ
plocha 10 523 m²



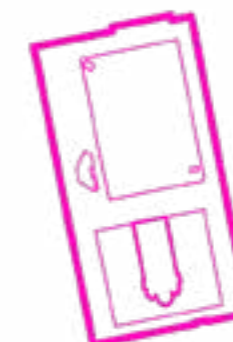
PALACKÉHO NÁMĚSTÍ
plocha 23 475 m²



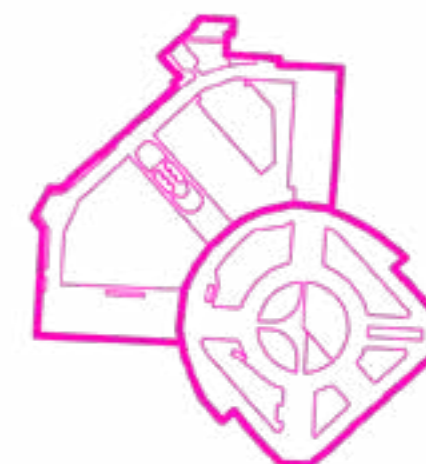
NÁMĚSTÍ MÍRU
plocha 32 625 m²



NÁMĚSTÍ JIŘÍHO Z PODĚBRAD
plocha 41 887 m²



KARLÍNSKÉ NÁMĚSTÍ
plocha 41 682 m²

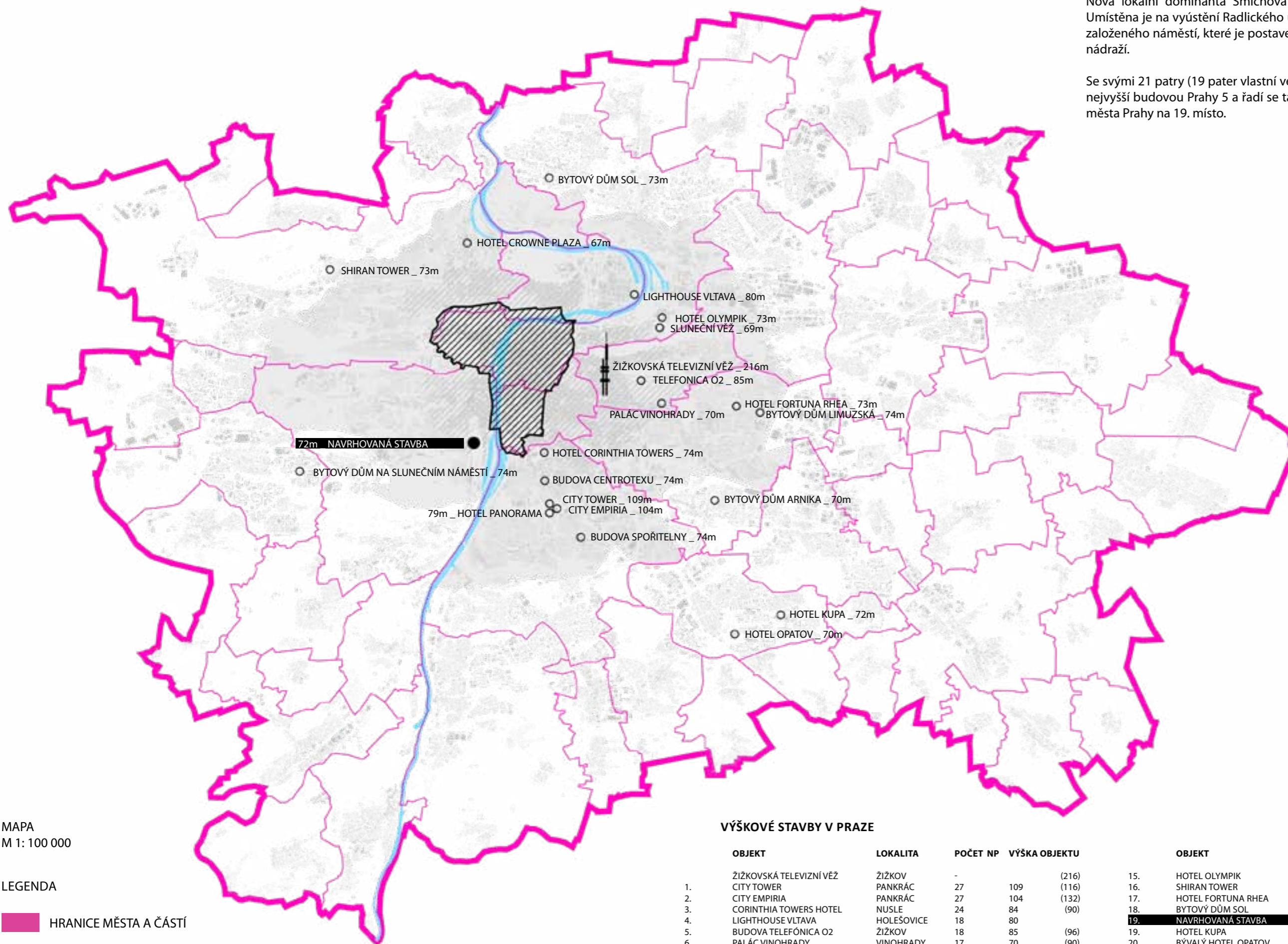


VÍTĚZNÉ NÁMĚSTÍ
plocha 39 845 m² (87 231 m²)

ROZMÍSTĚNÍ VÝŠKOVÝCH STAVEB V PRAZE

Nová lokální dominanta Smíchov se nachází v jeho přirozeném težišti. Umístěna je na vyústění Radlického údolí do jižní části Smíchova v čele nově založeného náměstí, které je postaveno přímo nad kolejištěm Smíchovského nádraží.

Se svými 21 patry (19 pater vlastní věž), a navrhovanou výškou 72m, se stává nejvyšší budovou Prahy 5 a řadí se tak v žebříčku nejvyšších budov hlavního města Prahy na 19. místo.



MAPA
M 1: 100 000

LEGENDA

- HRANICE MĚSTA A ČÁSTÍ
- PAMÁTKOVÁ REZERVACE
- PAMÁTKOVÉ ZÓNY
- OCHRANNÉ PÁSMO

VÝŠKOVÉ STAVBY V PRAZE

OBJEKT	LOKALITA	POČET NP	VÝŠKA OBJEKTU	OBJEKT	LOKALITA	POČET NP	VÝŠKA OBJEKTU
1. ŽIŽKOVSKÁ TELEVIZNÍ VĚŽ	ŽIŽKOV	-	(216)	15. HOTEL OLYMPIK	KARLÍN	21	73
2. CITY TOWER	PANKRÁC	27	109 (116)	16. SHIRAN TOWER	VOKOVICE	16	73
3. CITY EMPIRIA	PANKRÁC	27	104 (132)	17. HOTEL FORTUNA RHEA	STRAŠNICE	21	73
4. CORINTHIA TOWERS HOTEL	NUSLE	24	84 (90)	18. BYTOVÝ DŮM SOL	TROJA	21	73 (82)
5. LIGHTHOUSE VLTAVA	HOLEŠOVICE	18	80	19. NAVRHOVANÁ STAVBA	SMÍCHOV	21	72
6. BUDOVA TELEFONICA O2	ŽIŽKOV	18	85 (96)	20. HOTEL KUPA	HÁJE	23	- (72)
7. PALÁC VINOHRADY	VINOHRADY	17	70 (90)	21. BÝVALÝ HOTEL OPATOV	OPATOV	21	- (70)
8. HOTEL CROWNE PLAZA	DEJVICE	16	67 (88)	22. OFFICE PARK BUTOVICE	NOVÉ BUTOVICE	18	- (70)
9. PANORAMA HOTEL	PANKRÁC	24	79 (79)	23. HOTEL DUM	MODŘANY	21	- (69)
10. BUDOVA ČESKÉ SPOŘITELNY	KRČ	22	74	24. KOLEJ 17. LISTOPADU	LIBEŇ	22	69 (70)
11. SLUNEČNÍ VĚŽ	KARLÍN	21	69	25. BYTOVÝ DŮM MICHLE	MICHLE	23	68 (69)
12. BYTOVÝ DŮM LIMUZSKÁ	MALEŠICE	21	74	26. BUDOVA TOKOVO	HOLEŠOVICE	19	68
13. BUDOVA CENTROTEXU	PANKRÁC	-	74	27. HOTEL VERITAS	OPATOV	21	- (68)
14. SLUNEČNÍ NÁMĚSTÍ	NOVÉ BUTOVICE	21	74	28. PRAGUE TOWERS A	STODŮLKY	21	- (65)
15. BYTOVÝ DŮM ARNIKA	ZAHRADNÍ MĚSTO	20	73 (75)	29. PRAGUE TOWERS B	STODŮLKY	21	- (65)



MASARYKOVO NÁDRAŽÍ V PRAZE



HISTORICKÁ BUDOVA NÁDRAŽÍ FRANTIŠKA JOSEFA (HLAVNÍ N.)



NOVĚJŠÍ BUDOVA WILSONOVA NÁDRAŽÍ (HLAVNÍ NÁDRAŽÍ)



HRADEC KRÁLOVÉ



GARE DE LYON V PAŘÍŽI



DETAIL GARE DE LYON



GARE DE LIMOGES



HLAVNÍ NÁDRAŽÍ V HELSINKÁCH

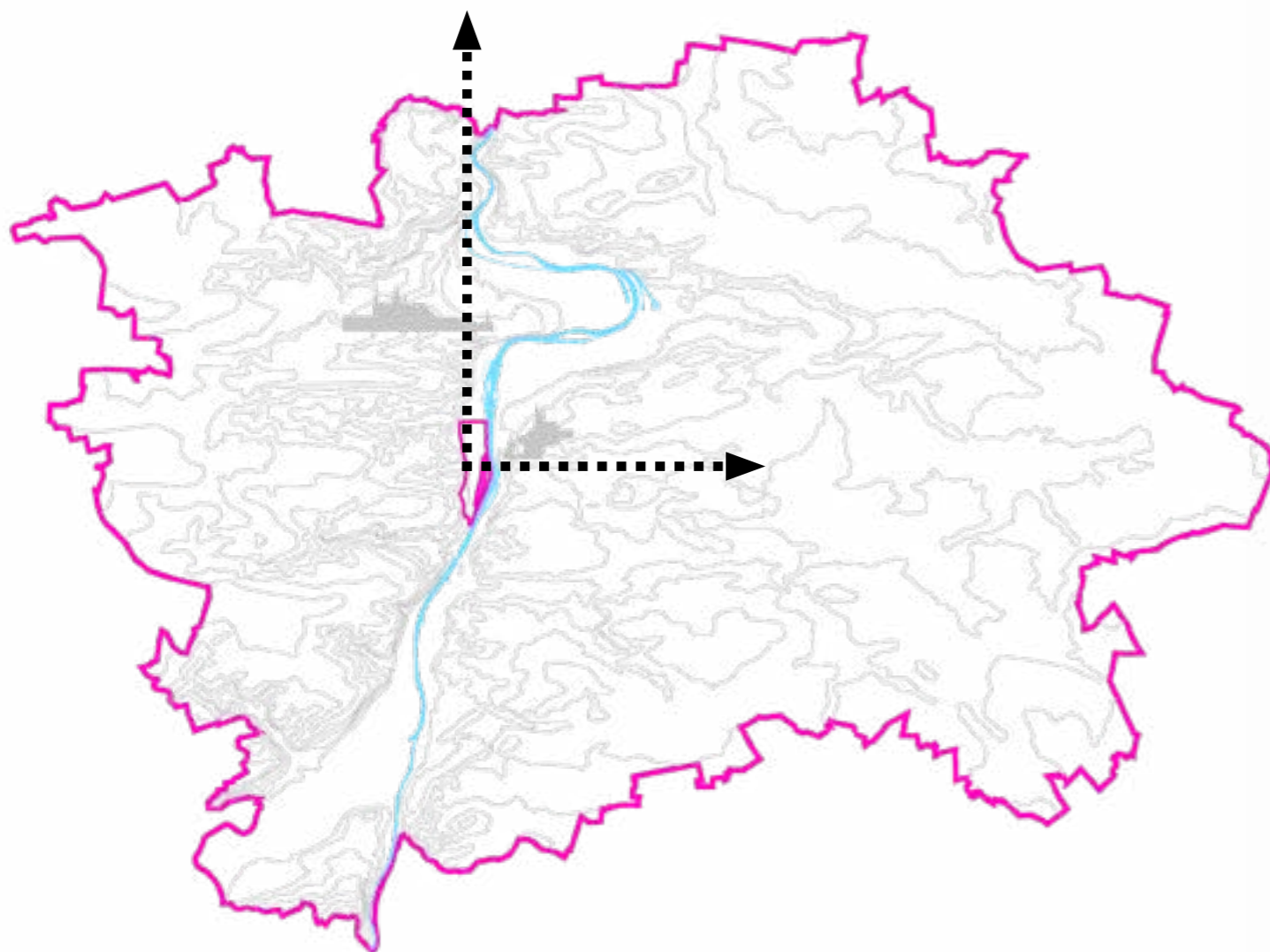


NÁDRAŽNÍ BUDOVA V OSLU



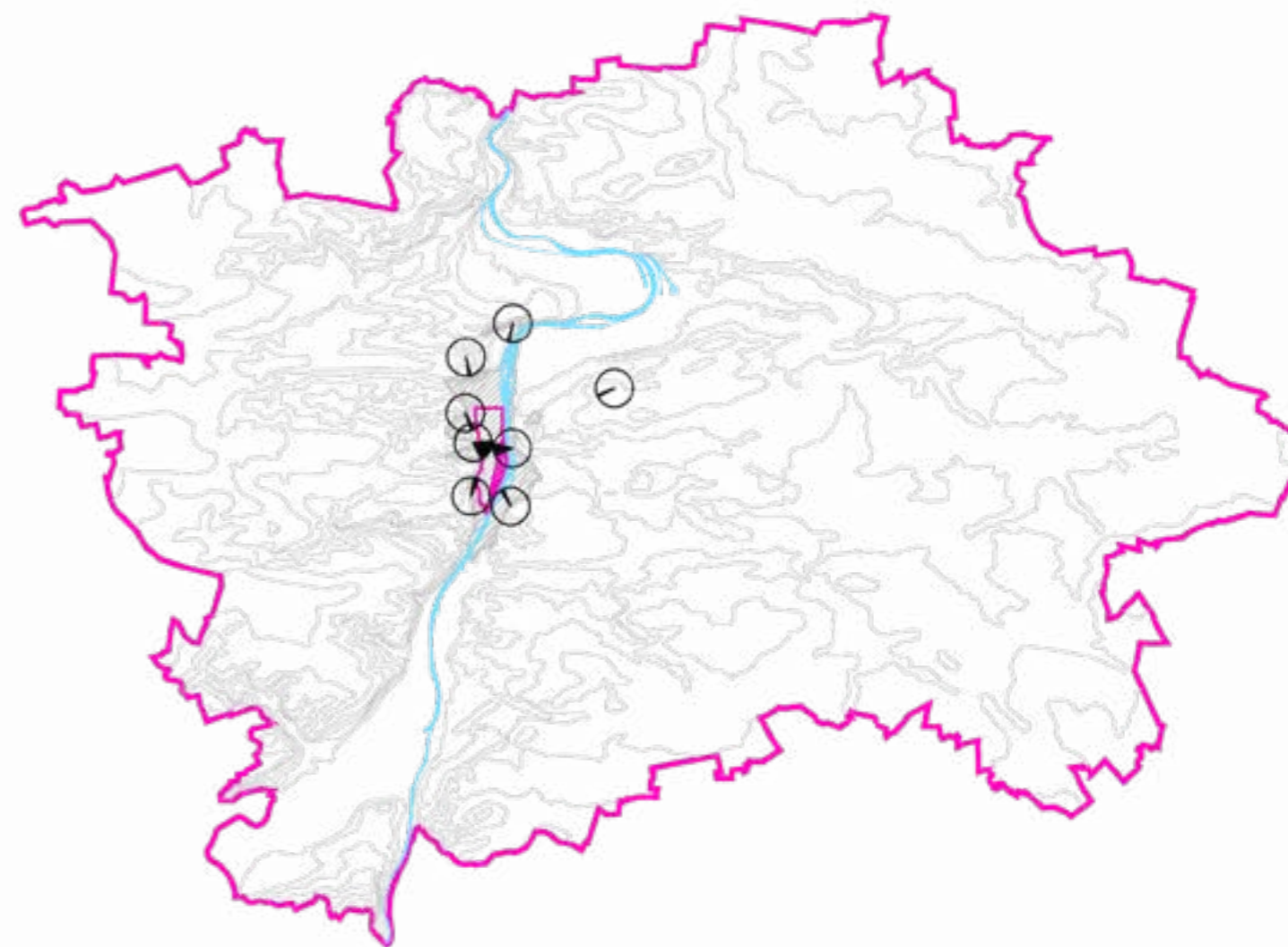
GARE MONTPARNASSE

K typologické podobě budov významných nádraží patří neodmyslitelně věž s hodinami. K nim také patřila původní příjezdová budova Smíchovského nádraží. Věže se objevují jak u historických budov, tak i u soudobých realizací.



POHLEDOVÉ OSY

Průhledy z náměstí a hlavně pak z vlastní výškové budovy se naskýtají návštěvníkům atraktivní pohledy na oba pražské hrady, Pražský hrad a Vyšehrad.



UPLATNĚNÍ VÝŠKOVÉ BUDOVY A TERMINÁLU V PANORAMATU MĚSTA

Nová dominanta se bude uplatňovat při pohledech z celé oblasti Smíchova, hlavní efekt je kladen na průhledy ulicemi, které jsou za tímto účelem komponovány. Okolní kopce, jako Dívčí hrady, Paví vrch a Vyšehrad poskytnou zajímavý pohled na celou novou zástavbu. Budova bude lokálně viditelná také z rozhleden, Petřínské a Žižkovské věže. Jako bod v pozadí se bude jevit pozorovateli z Pražského hradu či hrany Letné.



> SWAT ANALÝZA

+ SILNÉ STRÁNKY

- velký rozvojový potenciál
- blízkost centra
- dobrá dopravní dostupnost
- důležité přestupní místo hromadné dopravy
- dostatek zeleně v okolí
- rekreační možnosti v lokalitě
- centrum alternativní kultury
- historické dědictví
- příjemné rozhledy a kvalitní panorama

■ SLABÉ STRÁNKY

- brownfield
- v současnosti periferní oblast
- množství automobilové dopravy, průjezdná doprava
- chybějící vzájemné propojení důležitých míst
- nevyužité plochy
- nevhodná funkční náplň
- uzavřené výrobní areály
- místy rušící výroba
- nedostatek kvalitního bydlení

? PŘÍLEŽITOSTI

- lokalita vhodná pro bydlení, dostatek zeleně
- perimetr převážně mimo památkově chráněná území
- možnost využití říčních břehů
- možnost začlenění původních atraktivních objektů
- potenciál ve zvýšení využití rekreačních kapacit
- možnost transformace přístavu na marinu a atraktivní rekreační oblast
- možnost vytvoření komplexního dopravního terminálu

! HROZBY

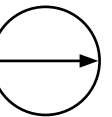
- průmyslové znečištění
- možný nárůst automobilové dopravy
- hromadění negativních sociálních jevů za současné situace
- centrum alternativní kultury
- lihovar a jiné objekty v havarijním stavu
- elitářské bydlení, nevyvážená sociální struktura v případě přestavby
- blízkost vyšehradu a jiných pohledově exponovaných míst, nutný respekt k nim

> SOUČASNÝ STAV / HODNOTA BUDOV

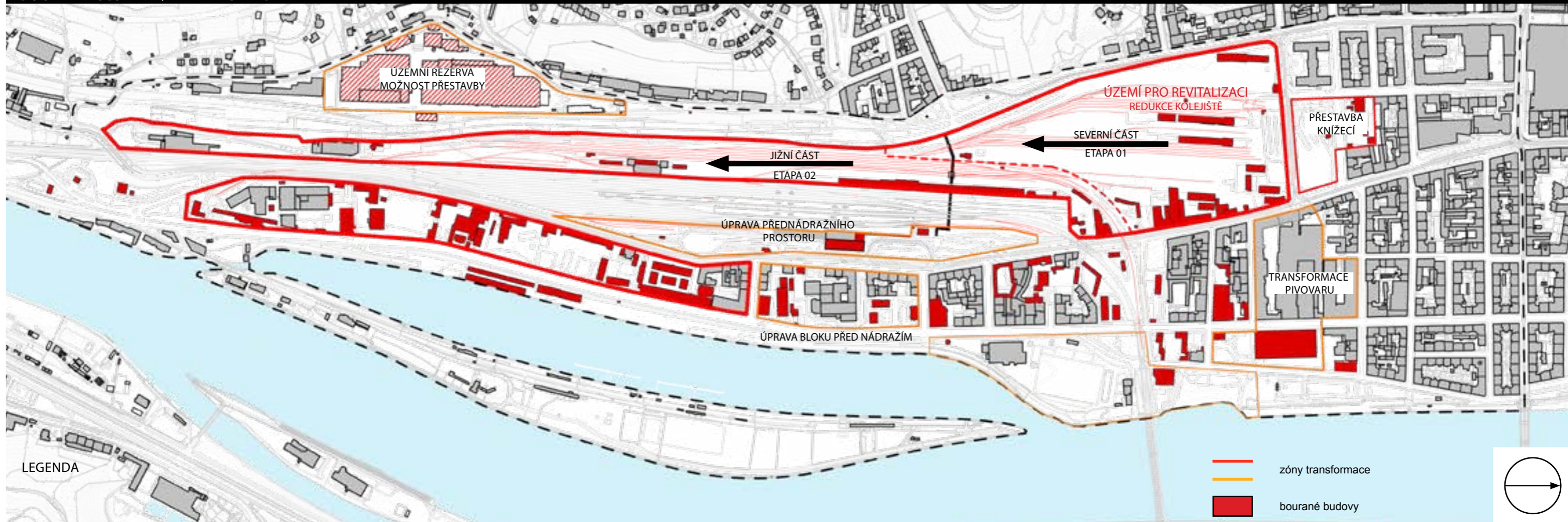


LEGENDA

- industriální objekty řešené v další etapě
- objekty bez větší hodnoty
- objekty k přestavbě, či k odstranění v případě lepšího řešení
- hodnotné, či nové objekty

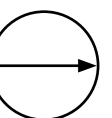


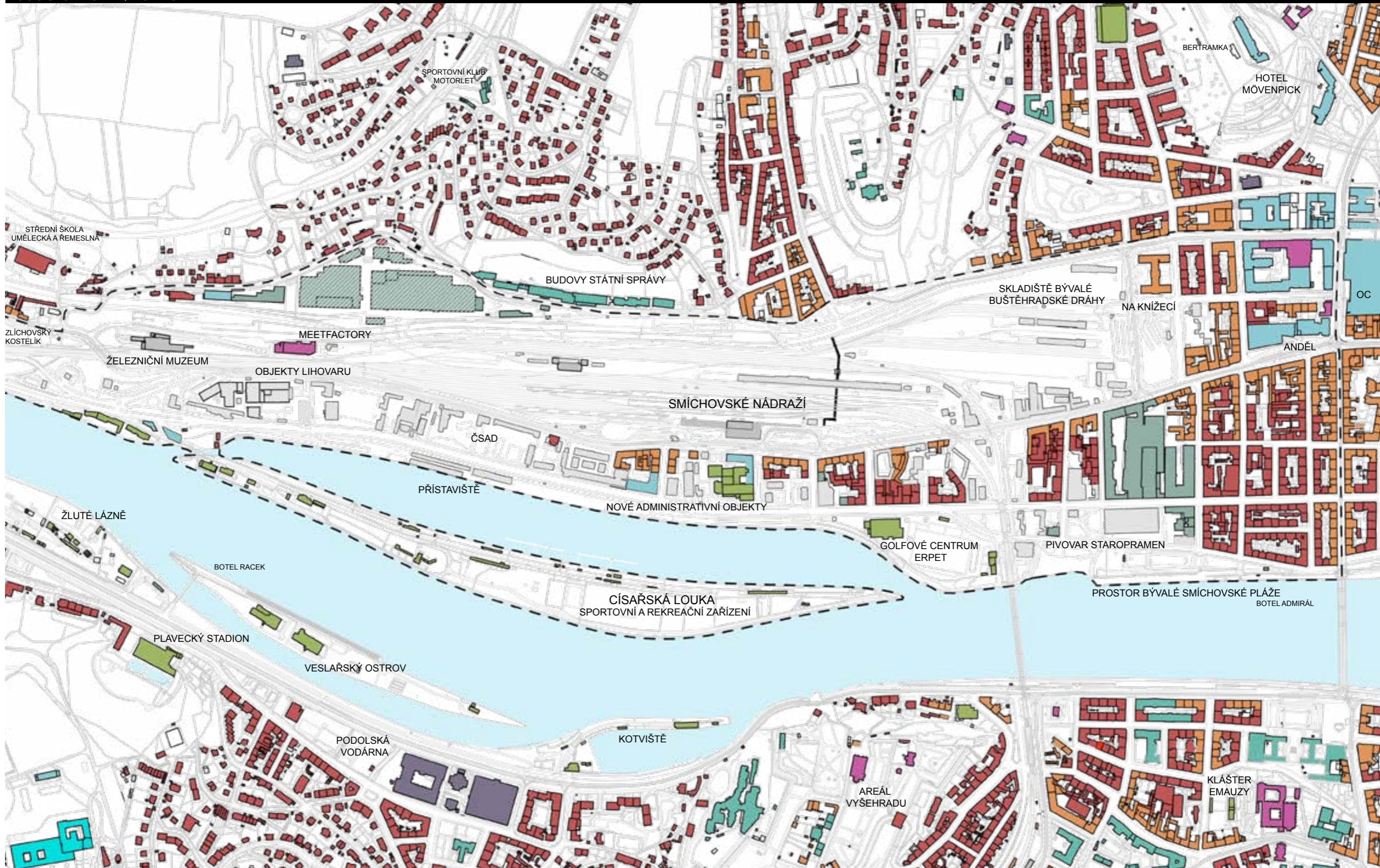
> BOURANÉ OBJEKTY / FÁZE VÝSTAVBY



LEGENDA

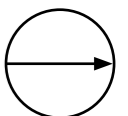
- zóny transformace
- bourané budovy

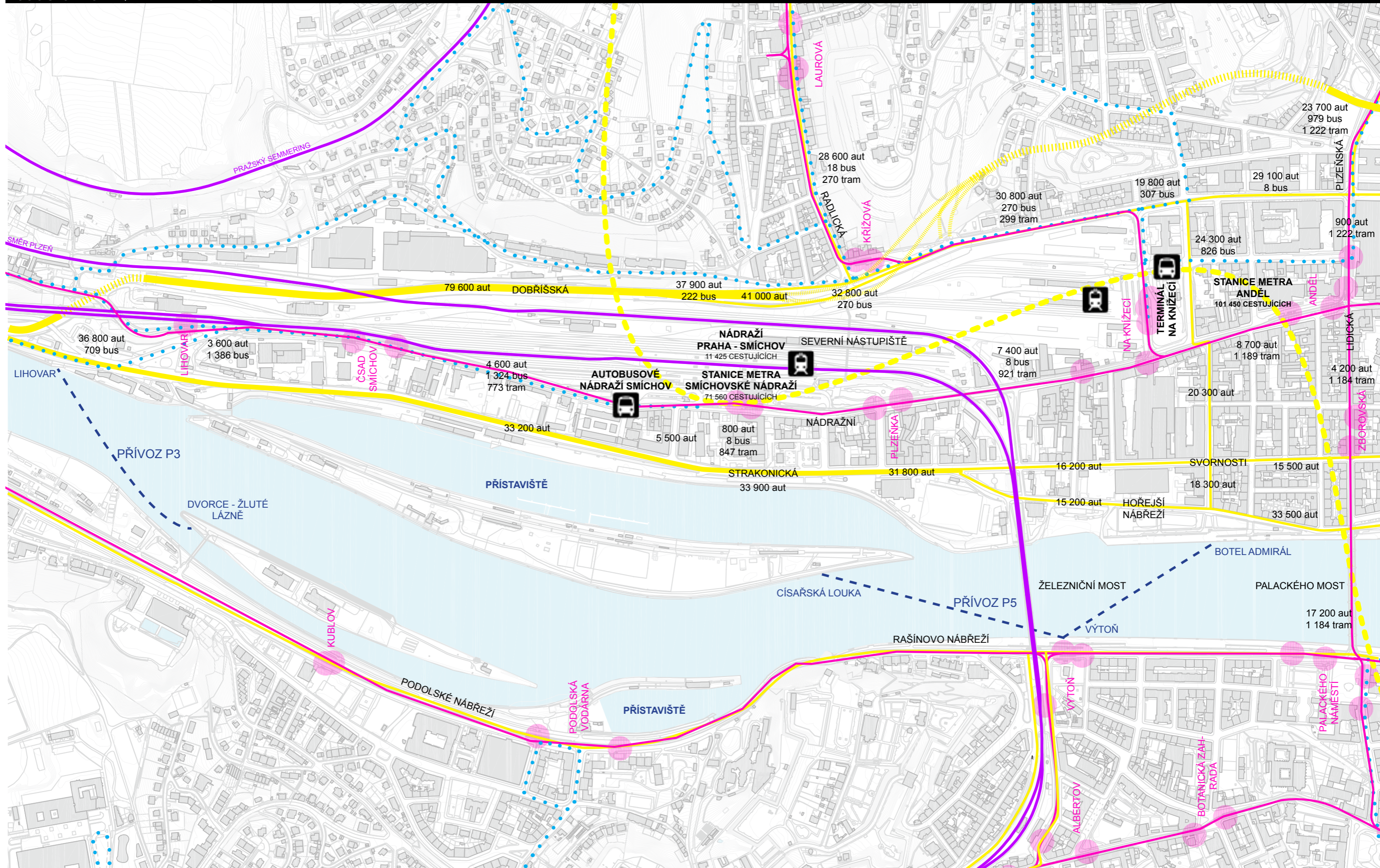




LEGENDA

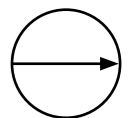
	bydlení		komerce, administrativa, ubytování		kultura, sakrální stavby		státní správa, školství, zdravotnictví
	smíšené		doprava, průmysl a skladování		objekty technické infrastruktury		rekreace, sport

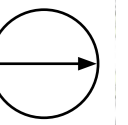
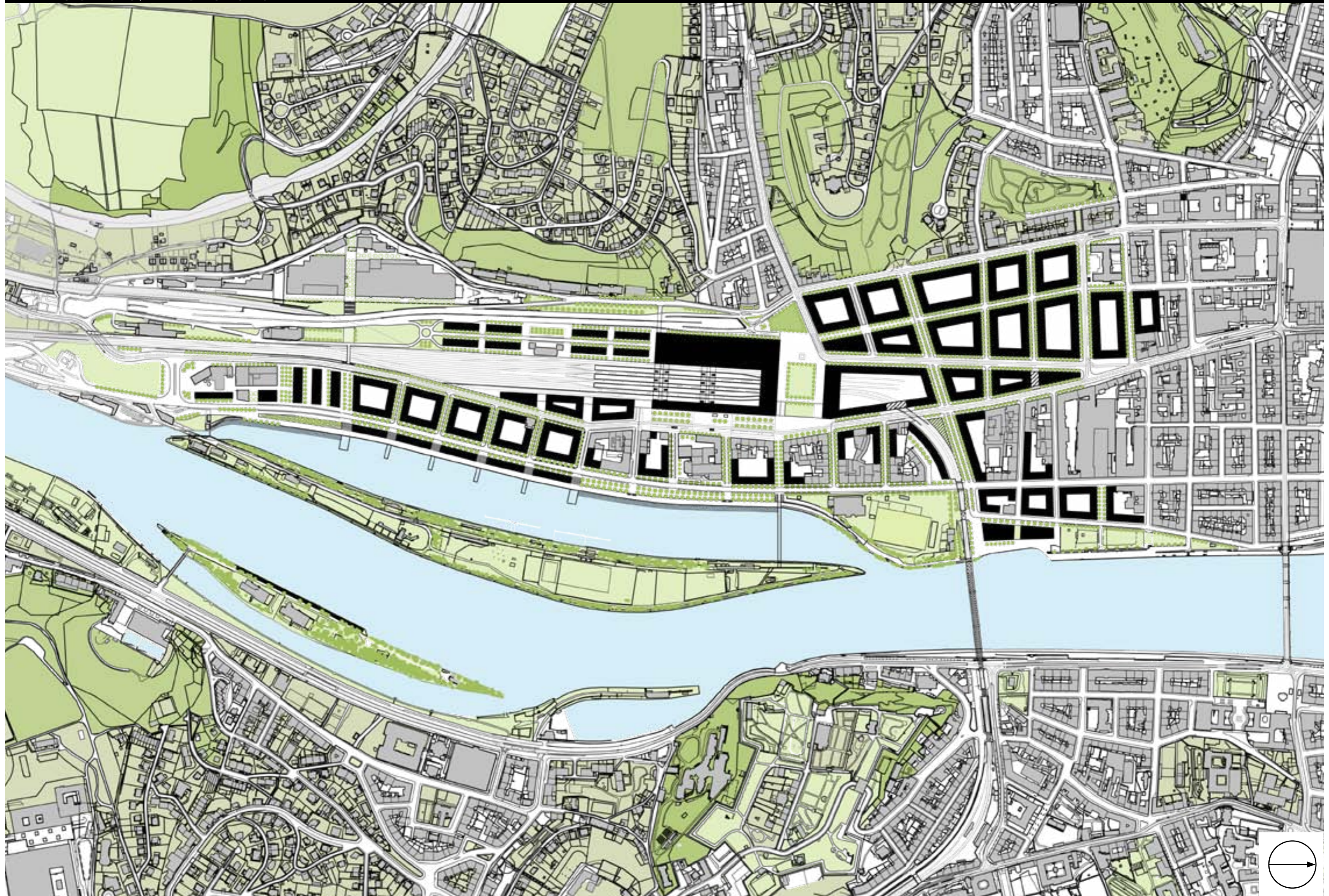


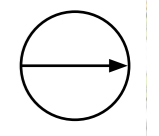
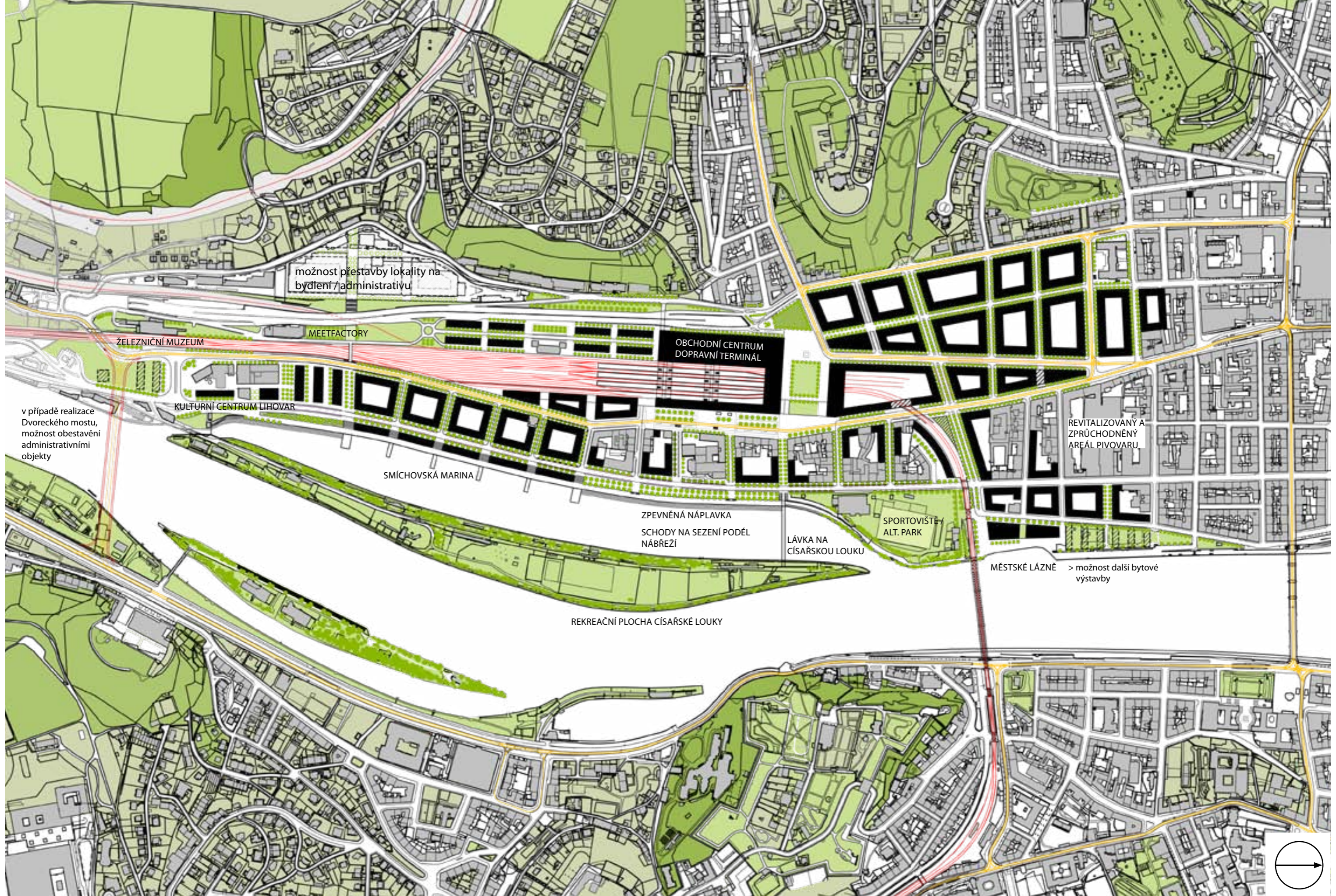


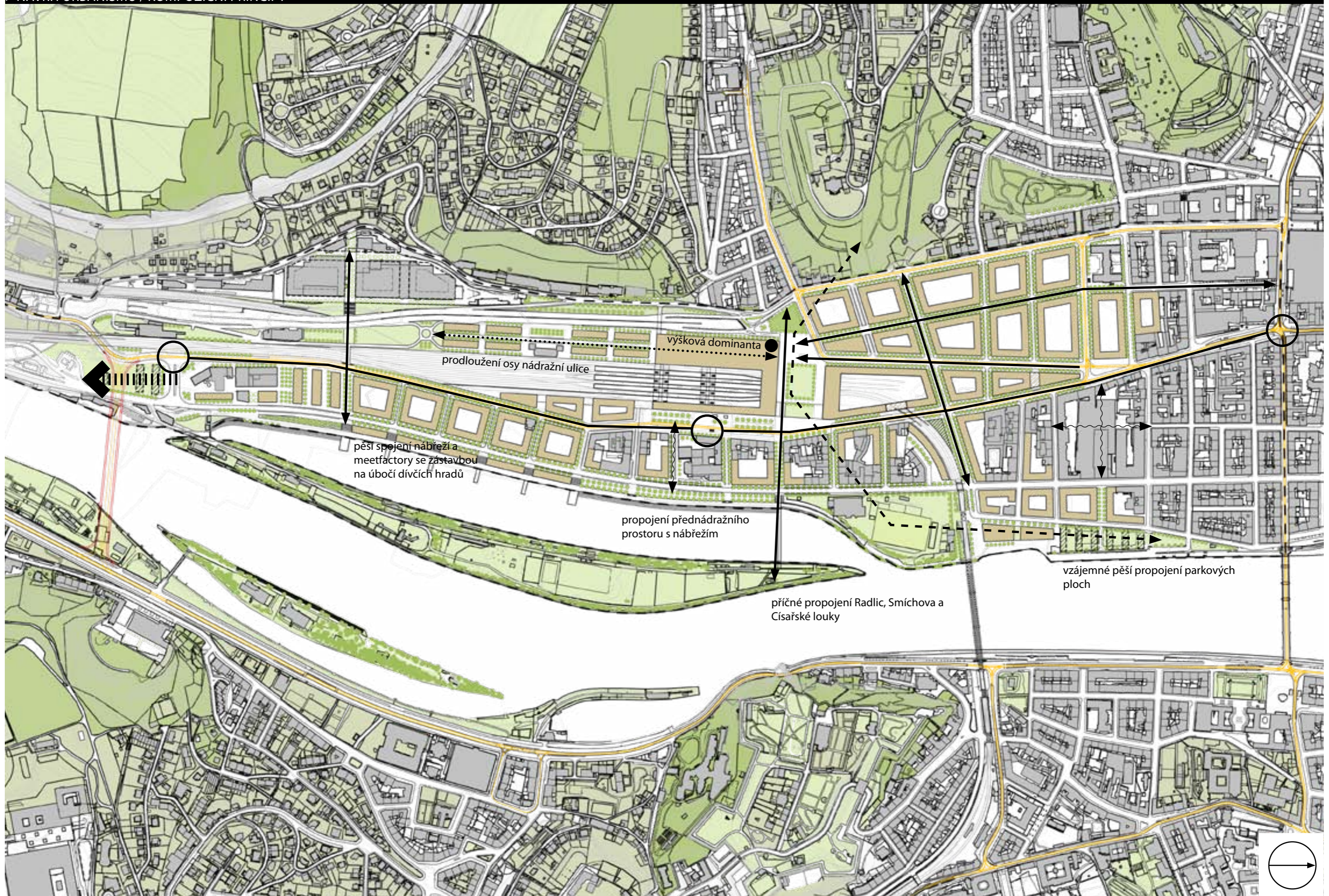
LEGENDA

- silniční komunikace
- tunel silniční
- trasy autobusů
- trasa metra
- tramvajové tratě
- STANICE TRAM
- železniční tratě
- přívozy









prodloužení osy nádražní ulice

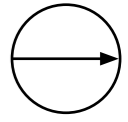
pěší spojení nábřeží a meetfactory se zástavbou na úbočí dívčích hradů

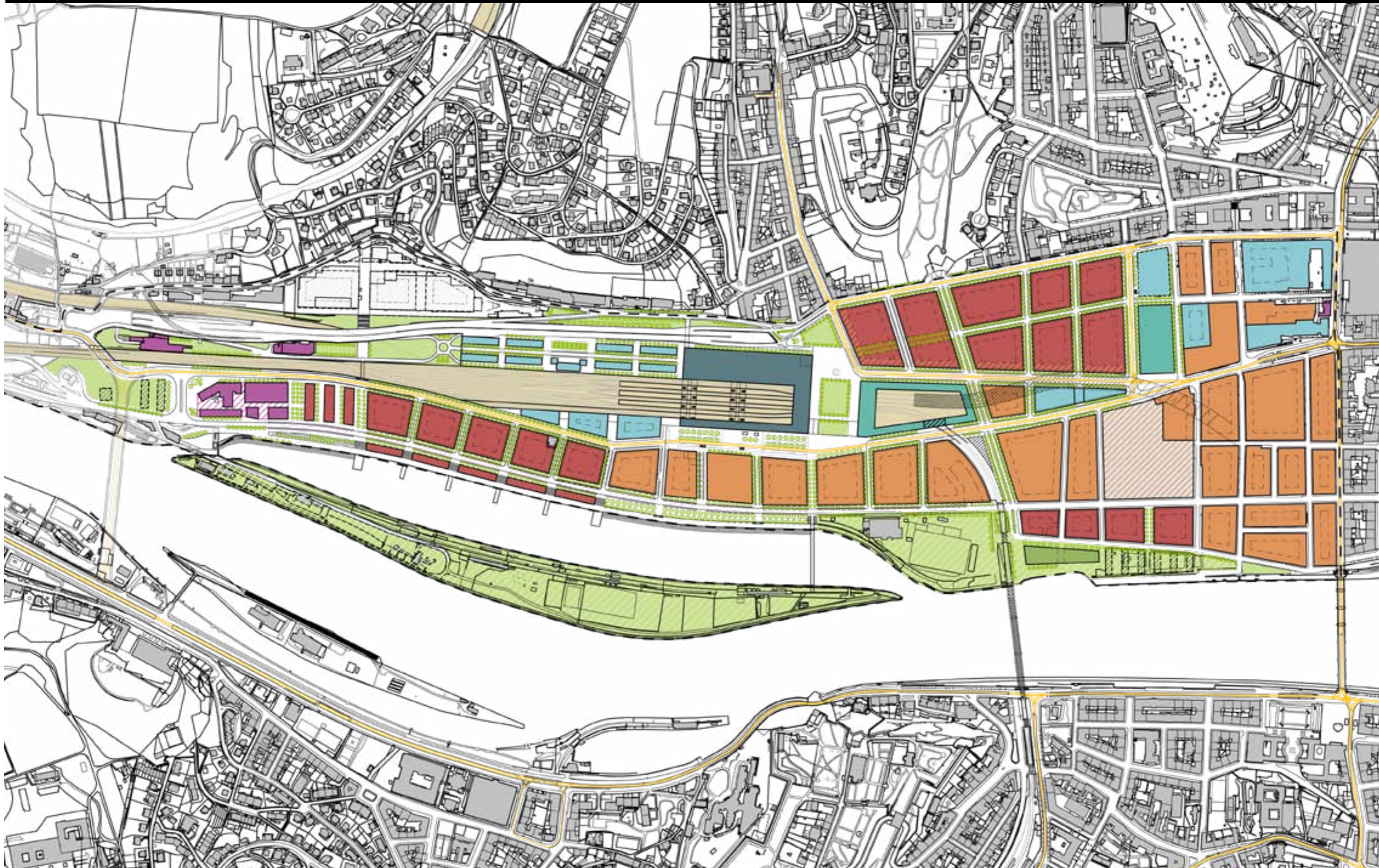
propojení přednádražního prostoru s nábřežím

příčné propojení Radlic, Smíchova a Císařské louky







vzájemné pěší propojení parkových ploch

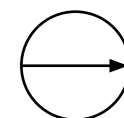
výšková dominanta

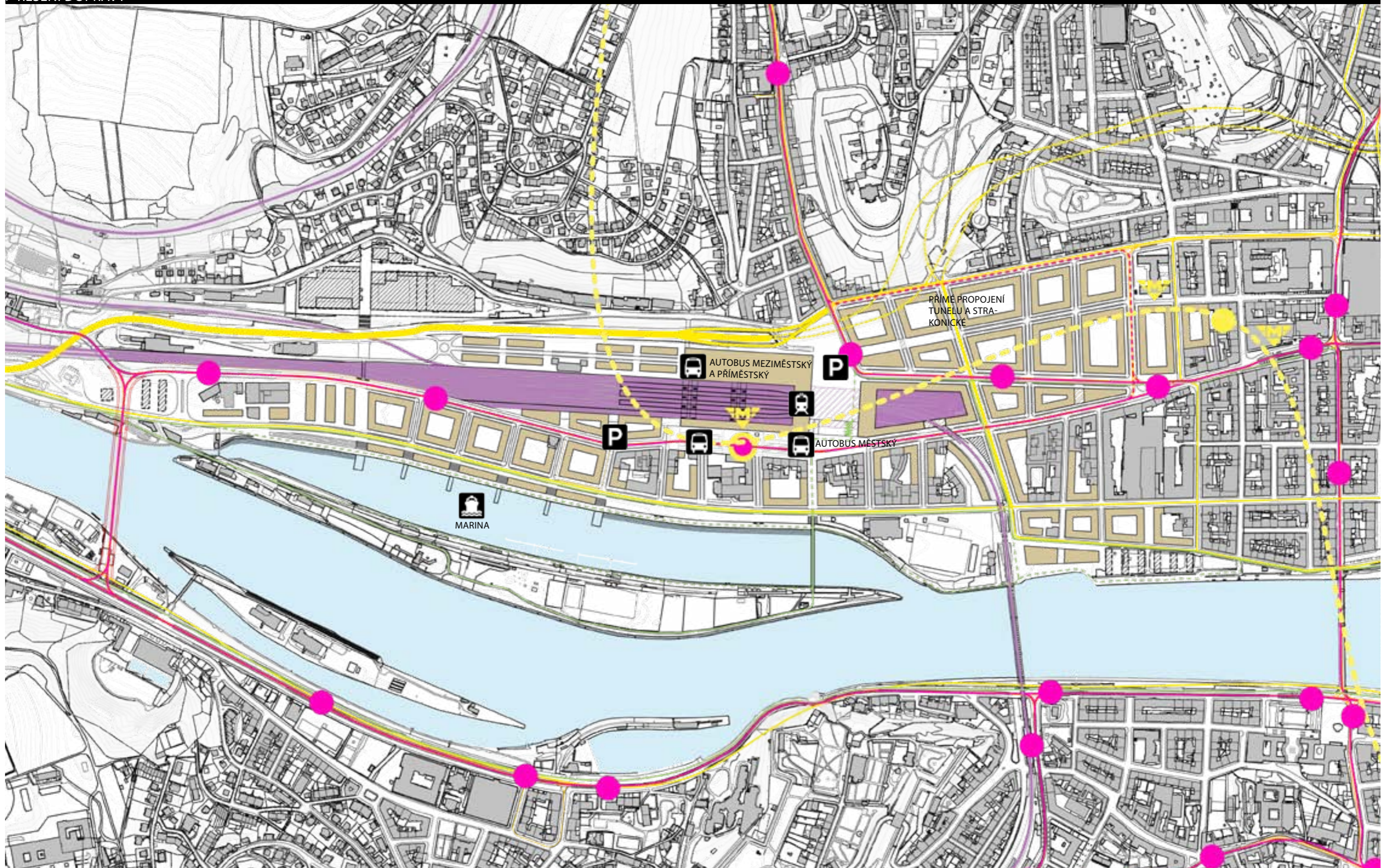




LEGENDA

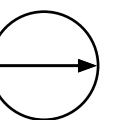
- | | | | | | |
|---|------------------------|---|--------------------------|---|-----------------|
|  | PŘEVÁŽNĚ ČISTÉ BYDLENÍ |  | KOMERCE, ADMINISTRATIVA |  | KULTURA |
|  | SMÍŠENÉ OBYTNÉ |  | VEŘEJNÁ SPRÁVA, ŠKOLSTVÍ |  | REKREACE, SPORT |





LEGENDA

- | | | | | | | | |
|---|---------------------|---|------------------|---|------------------|---|-------------|
|  | silniční komunikace |  | železniční tratě |  | tramvajové tratě |  | cyklostezky |
|  | tunel silniční |  | trasa metra |  | STANICE TRAM | | |

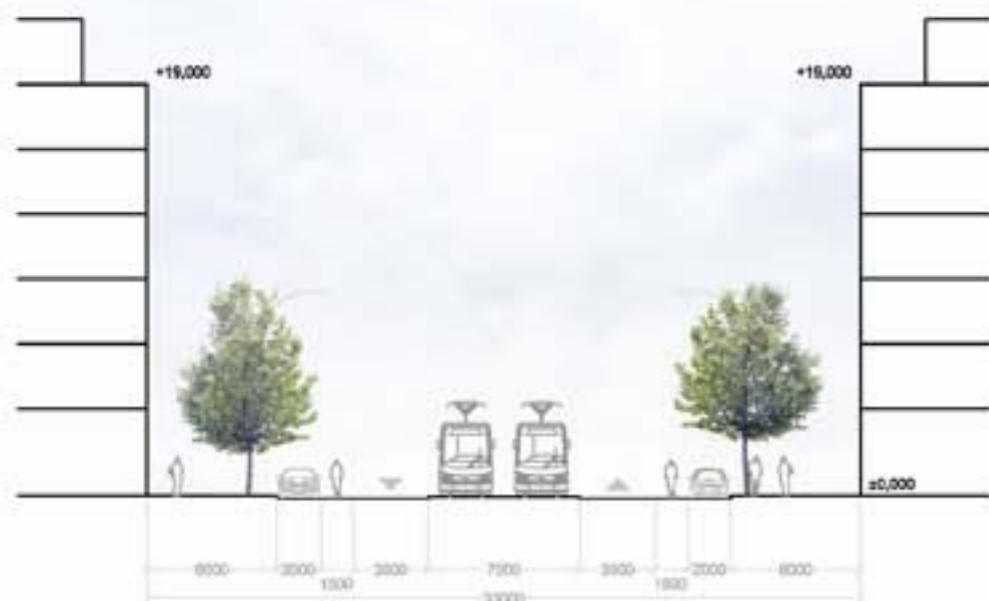


> ULIČNÍ PROFILY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

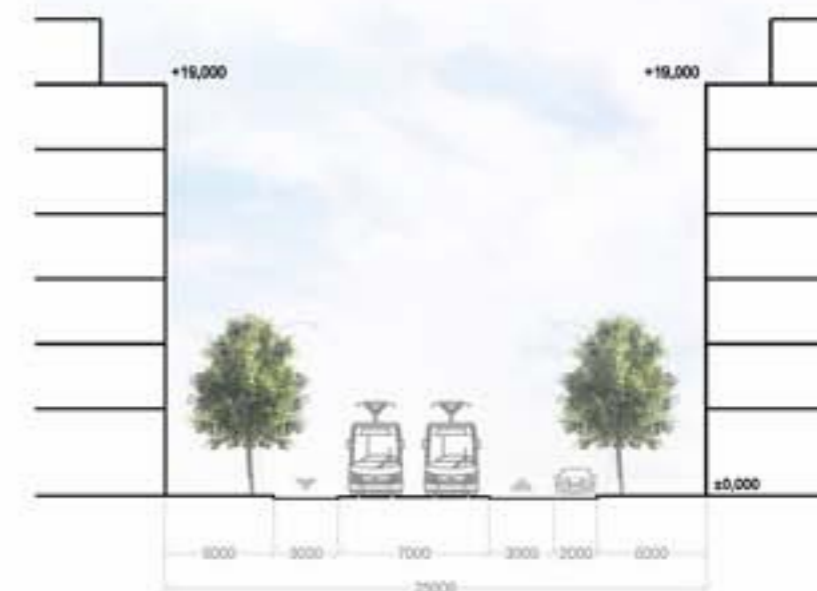
Řešení nově navrhovaných ulic a ulic pozměňovaných ve vymezeném území



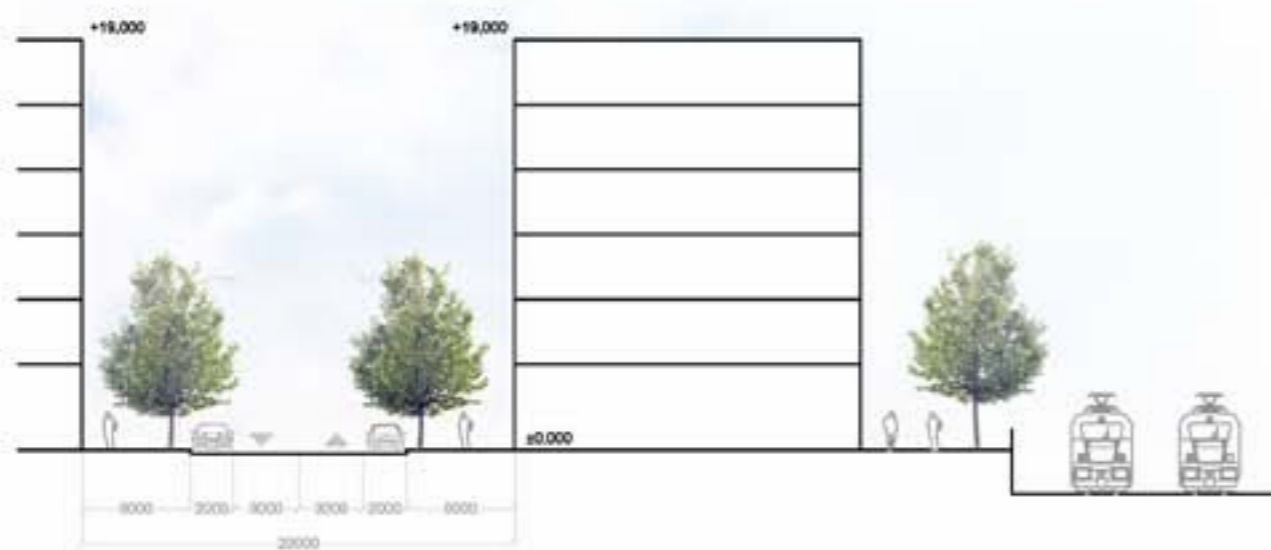
NÁDRAŽNÍ ULICE
(MEZI ANDĚLEM A SMÍCHOVSKÝM NÁDRAŽÍM)



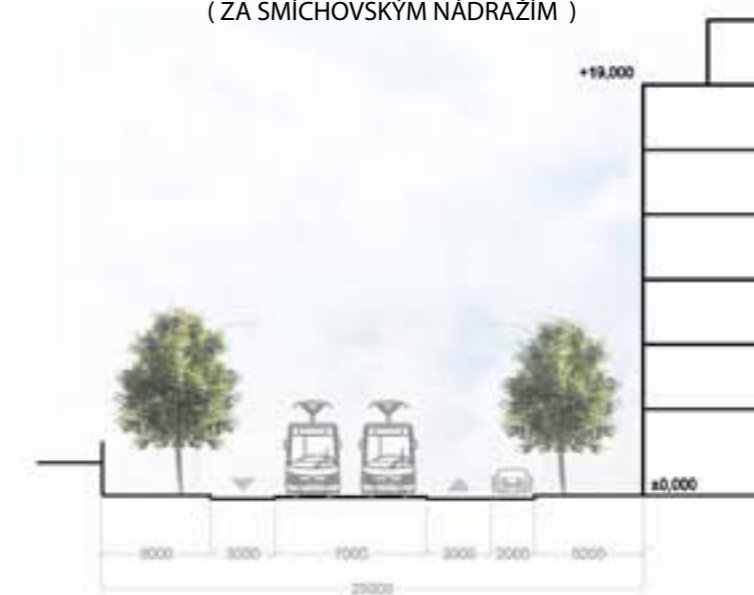
NOVÁ NÁDRAŽNÍ TŘÍDA



NÁDRAŽNÍ ULICE
(ZA SMÍCHOVSKÝM NÁDRAŽÍM)

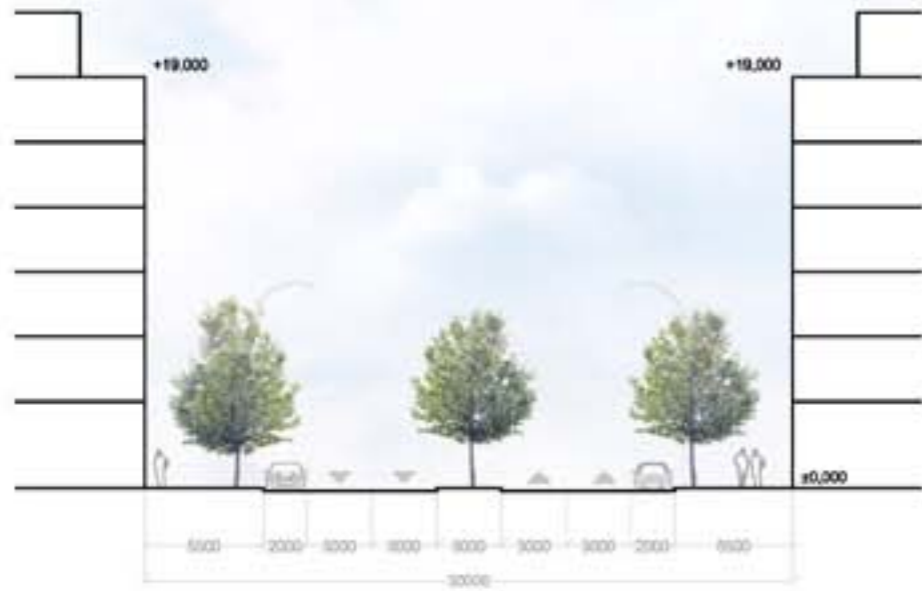


POKRAČOVÁNÍ OSY NÁDRAŽNÍ TŘÍDY ZA OBJEKTEM TERMINÁLU

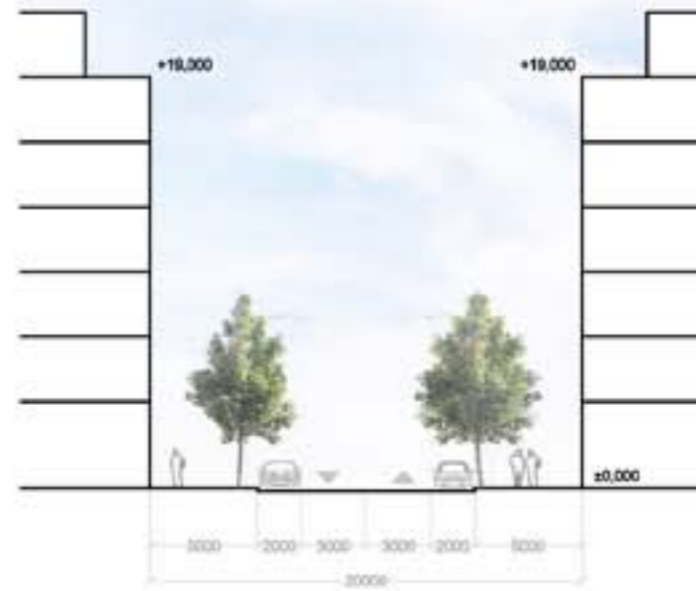


NÁDRAŽNÍ ULICE
(VE SMĚRU K LIHOVARU)

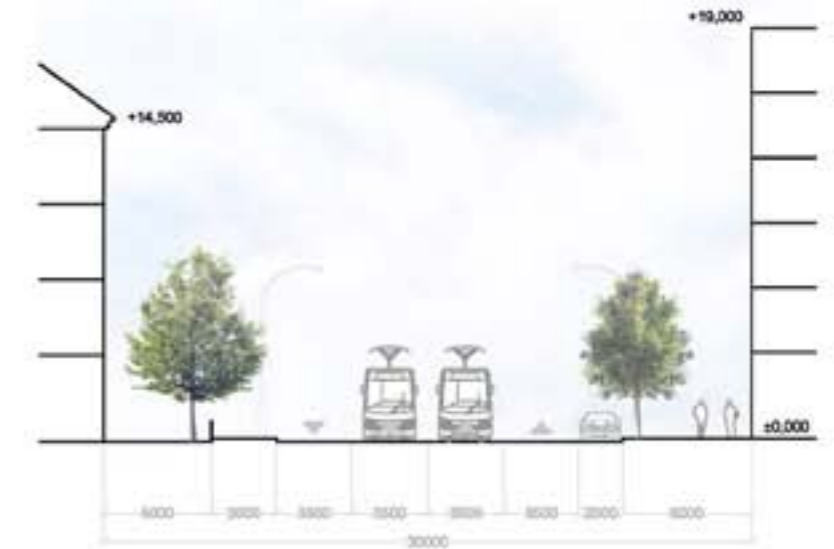
> ULIČNÍ PROFILY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ



NOVÁ TŘÍDA MEZI VYÚSTĚNÍM TUNELU A STRAKONICKOU
(ÚSEK U TUNELU)



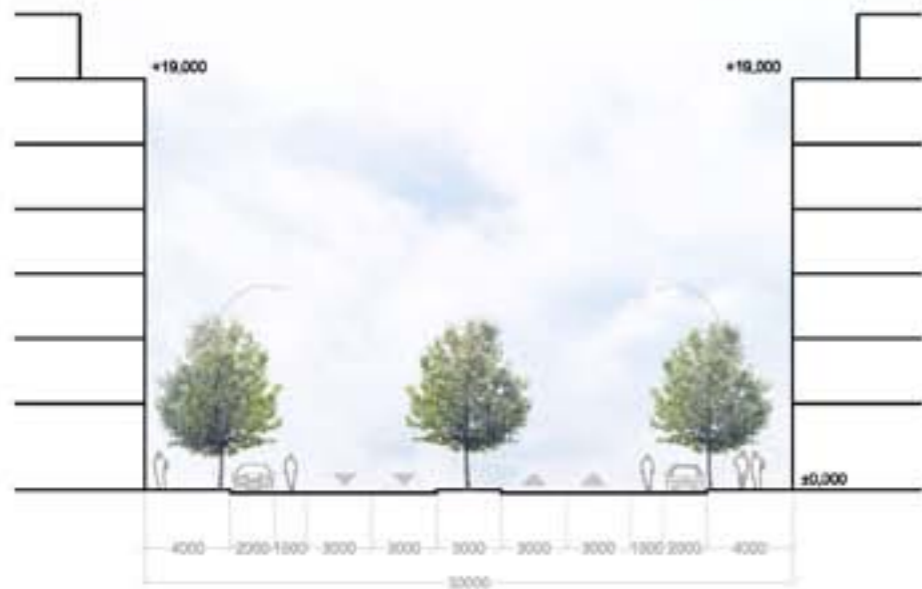
STROUPEŽNICKÉHO
(U ŽENSKÝCH DOMOVŮ)



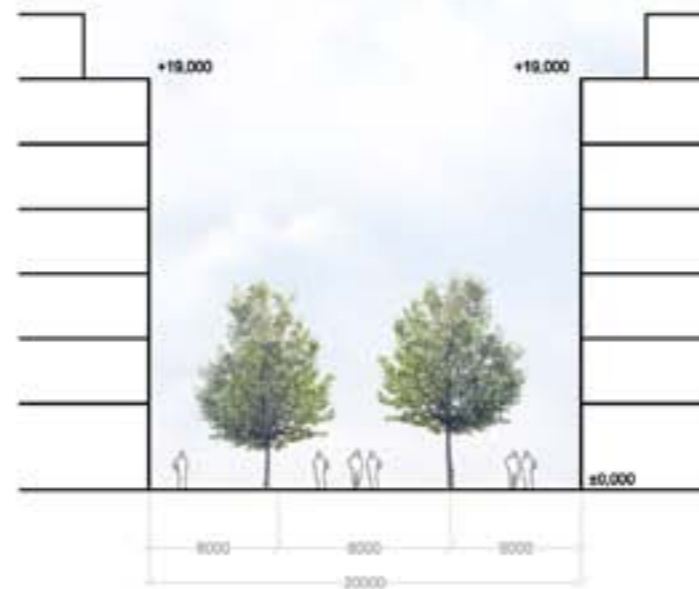
RADLICKÁ
(U ŽENSKÝCH DOMOVŮ)



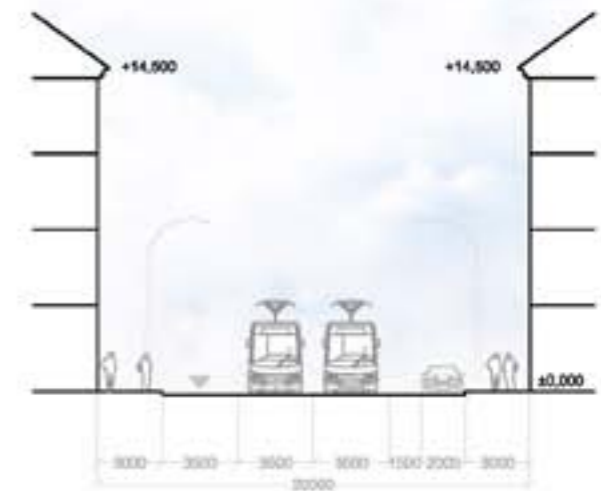
RADLICKÁ
(U PAVÍHO VRCHU)



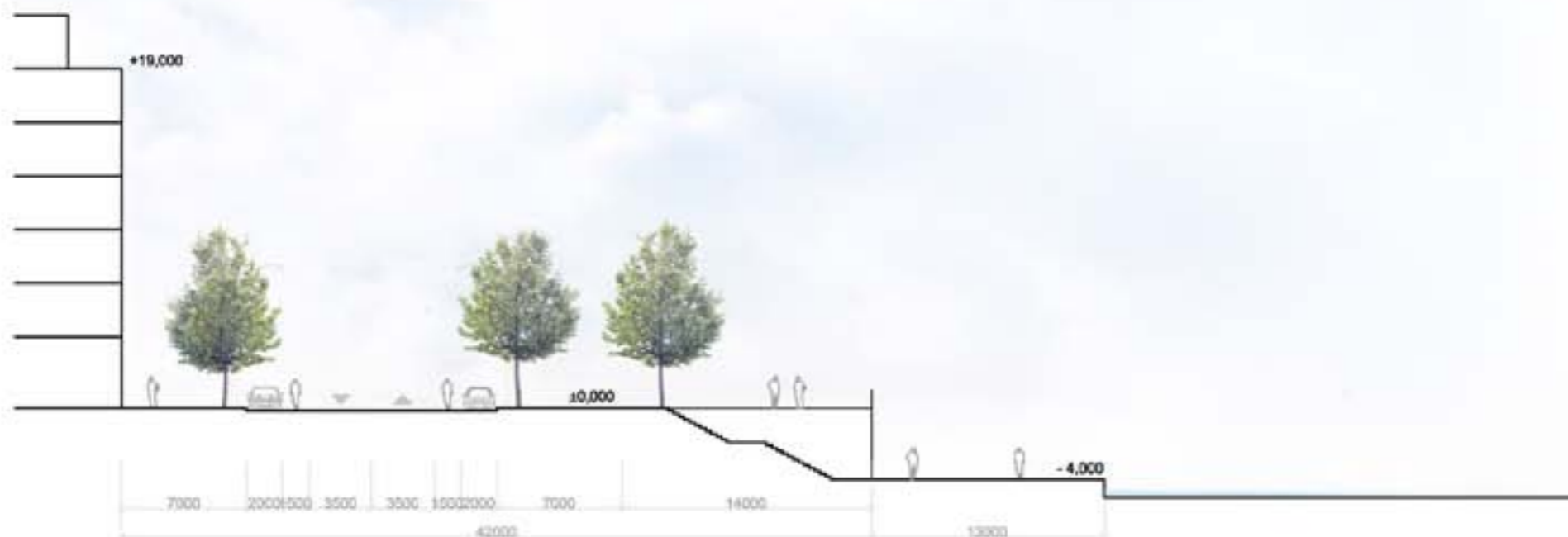
NOVÁ TŘÍDA MEZI VYÚSTĚNÍM TUNELU A STRAKONICKOU
(ÚSEK U TUNELU)



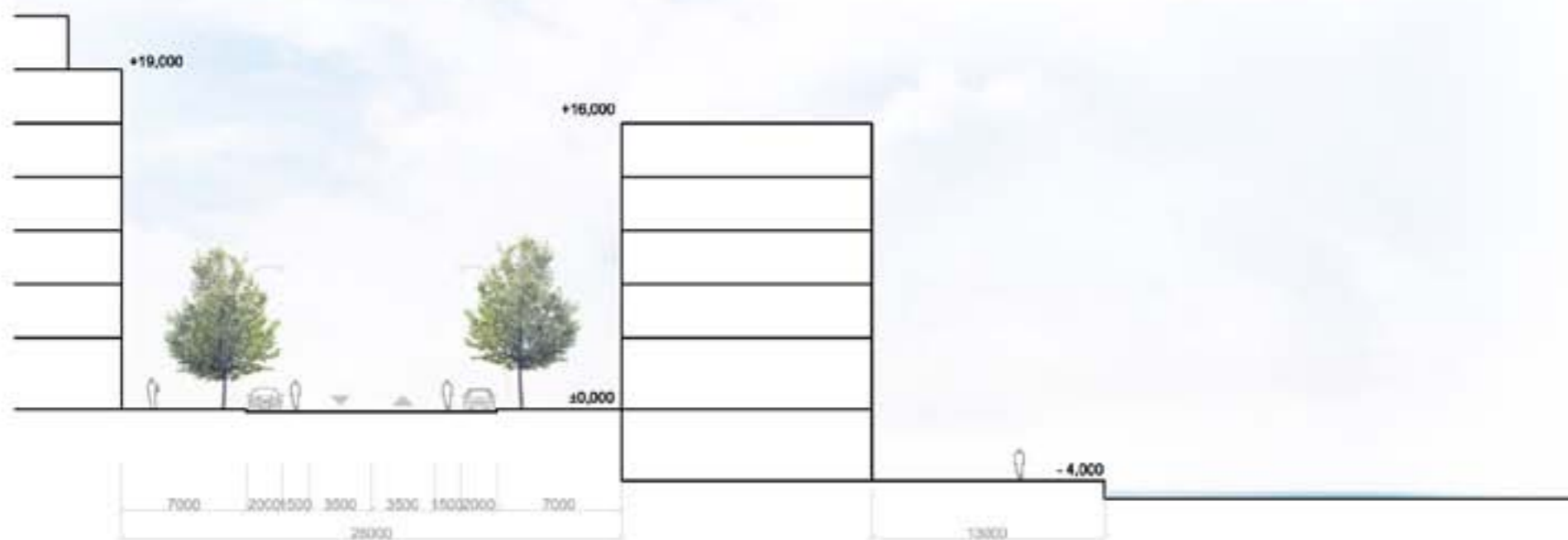
STROUPEŽNICKÉHO
(U NOVÉHO NÁMĚSTÍ)



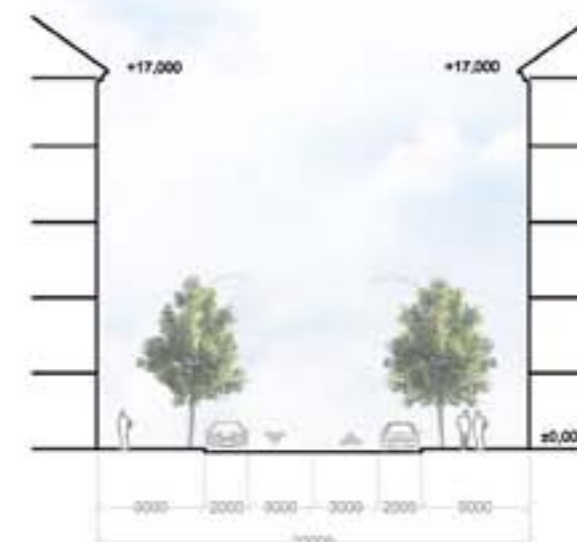
RADLICKÁ
(U ÚSTÍ RADLICKÉHO ÚDOLÍ)



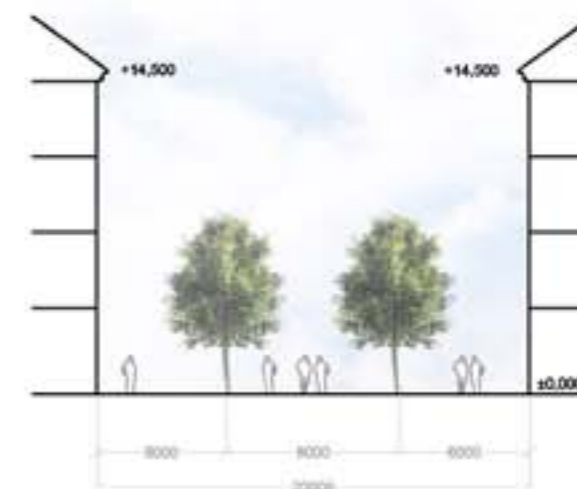
STRAKONICKÁ
(ČÁST S VOLNÝM NÁBŘEŽÍM)



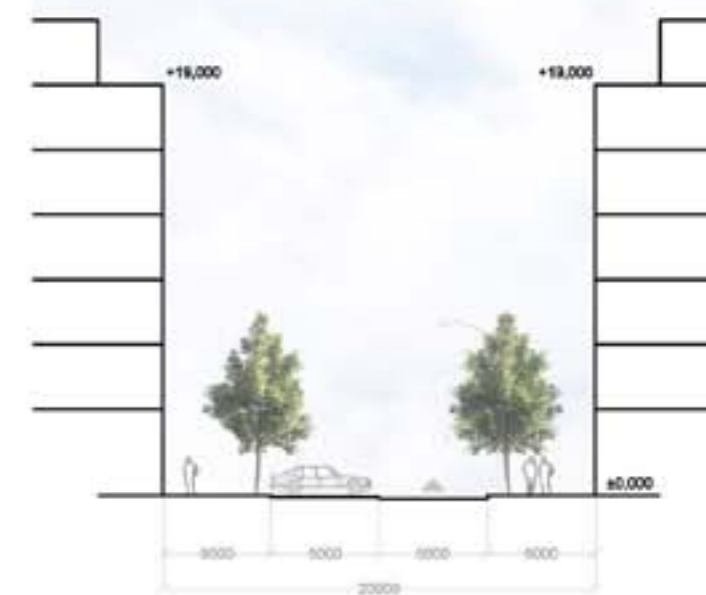
STRAKONICKÁ
(OD LIHOVARU VE SMĚRU K NÁDRAŽÍ)



KOTEVNÍ ULICE
ULICE NA PLZEŇCE



U KRÁLOVSKÉ LOUKY
PRVNÍ PROPOJKA S NÁBŘEŽÍM

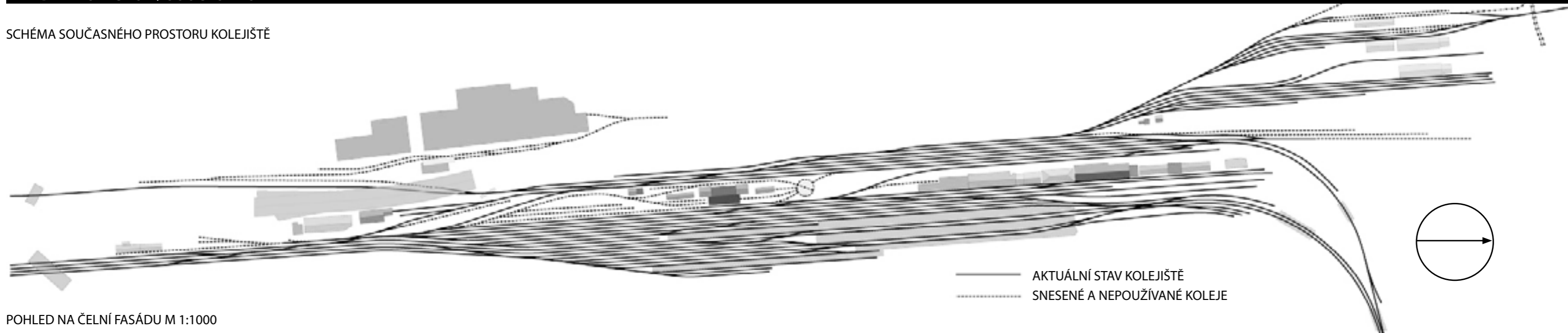


OSTATNÍ PŘÍČNÉ ULICE
(PROPOJKY 2-5)

DOPRAVNÍ TERMINÁL



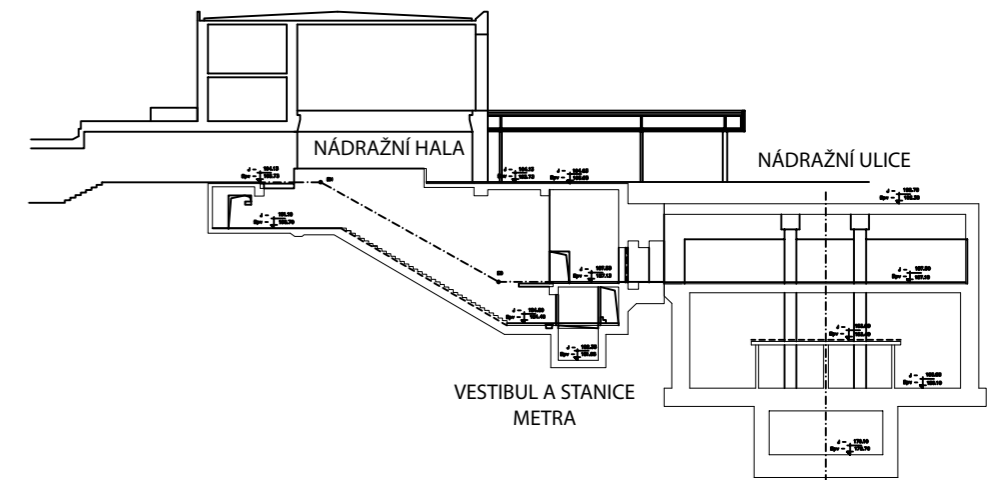
SCHÉMA SOUČASNÉHO PROSTORU KOLEJIŠTĚ



POHLED NA ČELNÍ FASÁDU M 1:1000



PŘÍČNÝ ŘEZ NÁDRAŽÍM - PŘESTUPNÍ VAZBA NA METRO M 1:500



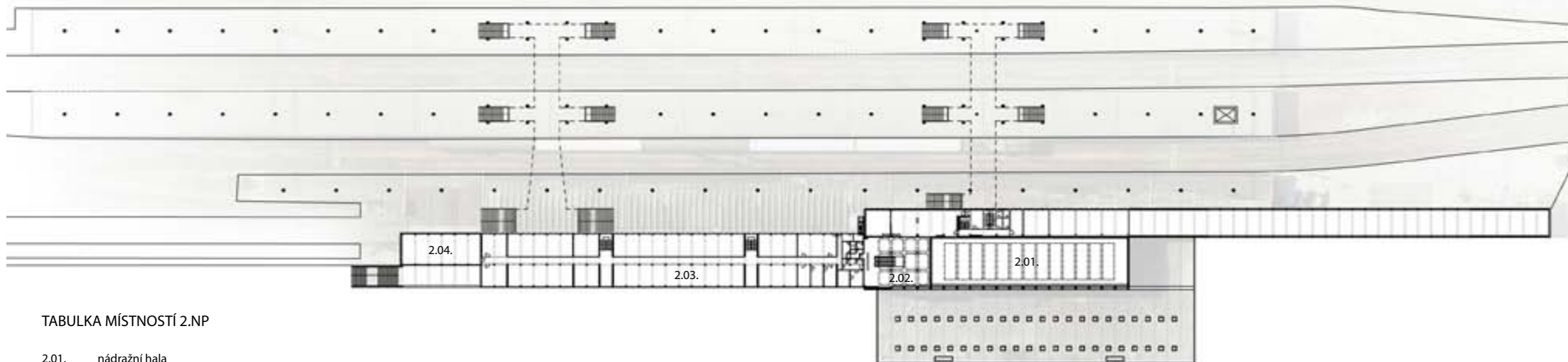
> HISTORIE NÁDRAŽÍ

V roce 1847 se začalo s vyměřováním železnice z Prahy přes Plzeň a Cheb do Bavorska. Řada odborníků nesouhlasila s výstavbou nového nádraží. Považovali Masarykovo nádraží za centrální železniční uzel v Praze, Smíchovem měly vlaky jen projíždět. Nakonec však bylo rozhodnuto o vybudování nádraží nového. V roce 1862 byl slavnostně zahájen provoz železnice i Smíchovského nádraží.

Za 2. světové války bylo nádraží zasaženo 50 zápalnými a tříštivými bombami. Další zásah do architektury nádraží přinesly až roky 1953 – 1956, kdy bylo celé, v té době, nevyhovující nádraží zbouráno. Nové, modernější nádraží bylo vybudováno podle projektu architektů Jana Zázvorky a Ladislava Žáka ve stylu poválečného klasicizujícího funkcionalismu. Výzdobu interiéru vytvořil akad. malíř Richard Wiesner. Posledním zásahem do vzhledu budovy nádraží byla výstavba metra trasy B.

Smíchovské nádraží má kryté nástupiště a velmi dobrou návaznost na MHD – metro trasa B, tramvaje i autobusovou dopravu. Na Smíchovské nádraží přijíždějí příměstské i rychlíkové spoje hlavně ze směru Plzeň, Choceň, Děčín a Beroun. Nedaleko smíchovského kolejiště je zastávka Smíchov – severní nástupiště, původní část Buštěhradského nádraží, odkud jezdí motorový vlak na kopcovitou trať zvanou Pražský Semmering.

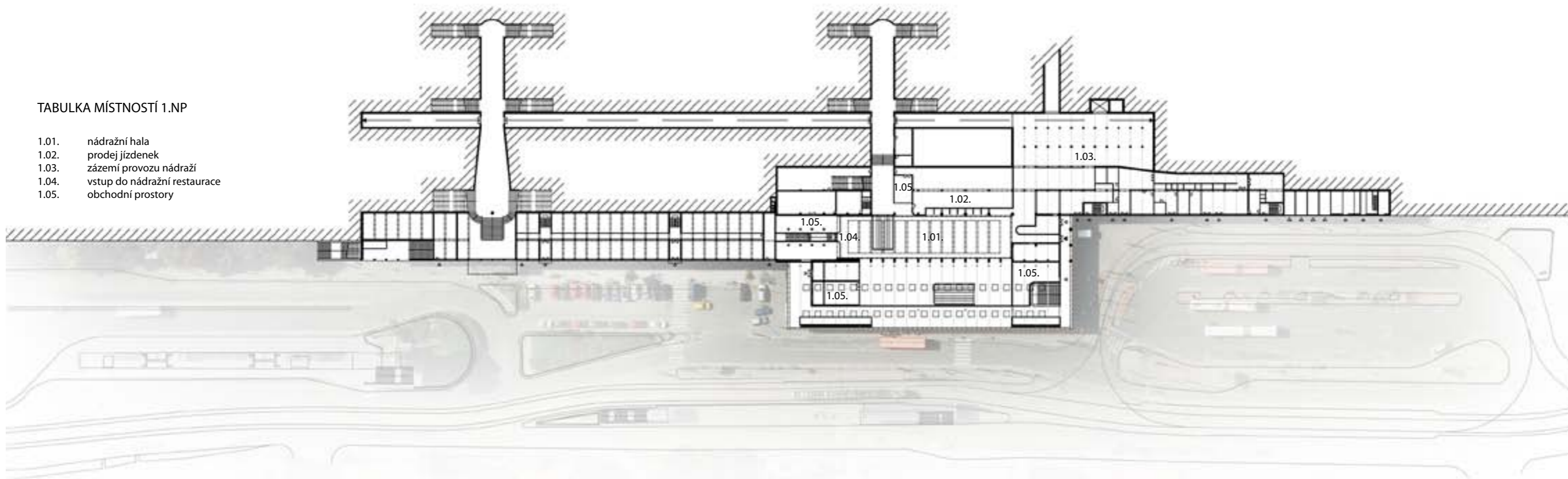




TABULKA MÍSTNOSTÍ 2.NP

- 2.01. nádražní hala
- 2.02. restaurace
- 2.03. kanceláře
- 2.04. vrestaurace

PŮDORYS 2.NP M 1:1000



TABULKA MÍSTNOSTÍ 1.NP

- 1.01. nádražní hala
- 1.02. prodej jízdenek
- 1.03. zázemí provozu nádraží
- 1.04. vstup do nádražní restaurace
- 1.05. obchodní prostory

PŮDORYS 1.NP M 1:1000



HISTORIE

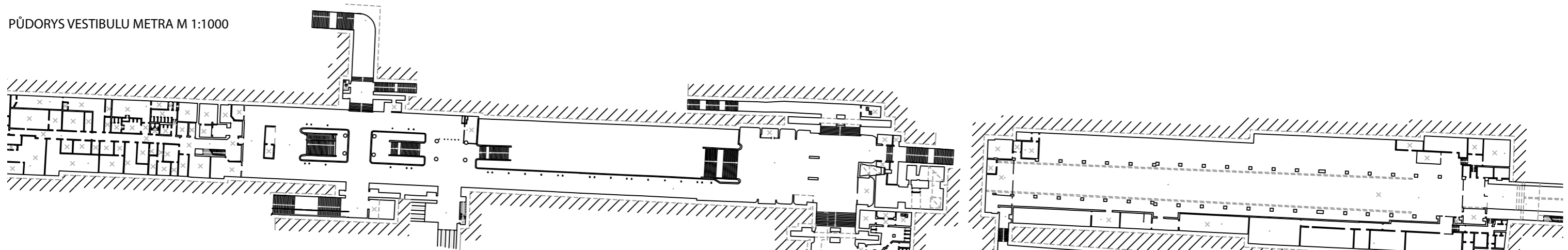
2. listopadu 1985 byla otevřena stanice pražského metra linky B pod stejnojmenným nádražím. Výstavba probíhala v letech 1977 – 1985 a vyžádala si uzavření celé Nádražní ulice. Stavební jáma byla kotvena podzemními a pilotovanými stěnami. Do roku 1988, do otevření z jižní strany navazujícího úseku III. B, sloužila jako stanice konečná. V této době na trasu B vyjížděly z depa na Kačerově, na jedné obrátové koleji se prováděly pravidelné prohlídky souprav. Za tímto účelem zde byla vybudována tzv. stanice provozního ošetření, rozsáhlé zázemí za obrátovými kolejemi.

Jedná se o hloubenou stanici založenou 11,1 m pod úrovní terénu a dlouhou 405,6 m. Konstrukce stanice je dvoupodlažní, monolitická, železobetonová, zčásti zastropená předpjatými prefabrikovanými nosníky. Obklad stanice tvoří panely ze strukturovaného betonu a světle glazované keramické tvarovky. Z nástupiště vedou tři schodišťové výstupy. Všechny vedou do podpovrchového vestibulu. Odtud pak vedou výstupy k autobusovému terminálu MHD, do haly nádraží a k tramvajovým zastávkám v ulici Nádražní.

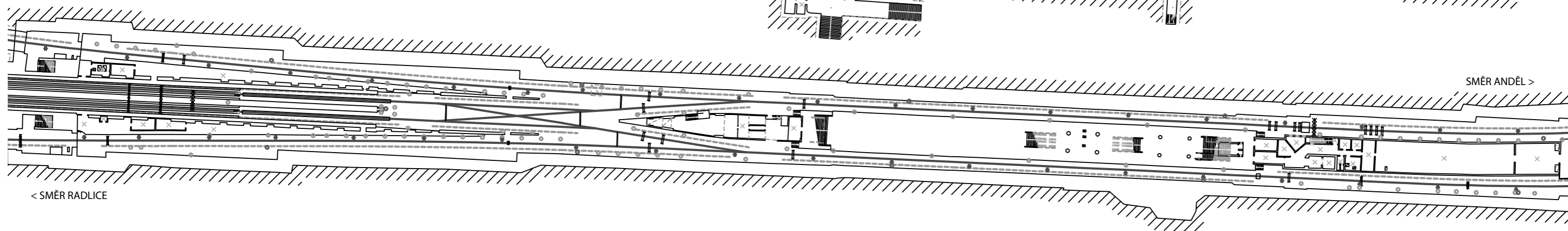
OBESTAVĚNÝ PROSTOR:
STAVEBNÍ NÁKLADY:
PROJEKTOVAL:
ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ:
NÁSTUPIŠTĚ:
HLOUBKA NÁSTUPIŠTĚ POD TERÉNEM:
OBRÁT CESTUJÍCÍCH:

142 468 m³
478 miliónů Kčs
DP-Metroprojekt Praha
ing. arch. Josef David
šířka 10,16 m, výška 3 m, bez sloupů
10 m
v r. 1986 v ranní špičce 28 800,
(nástup 20 900, výstup 7 900)

PŮDORYS VESTIBULU METRA M 1:1000



PŮDORYS STANICE A odstavných kolejí M 1:1000





VYÚSTĚNÍ RADLIC DO PROSTORU SMÍCHOVA

> PROVOZNÍ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

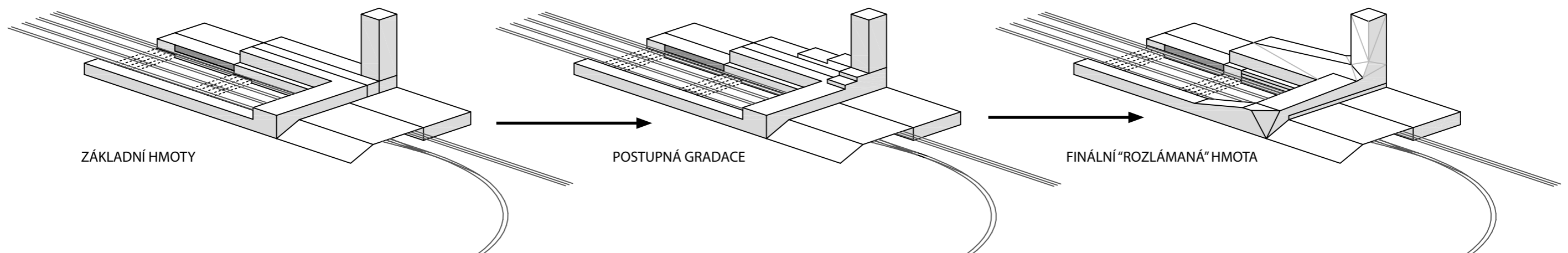
Provoz terminálu je integrován s novým obchodním centrem. Funkce sestávají z vlastního vlakového nádraží, obchodního domu, velkokapacitního parkování a autobusového nádraží.

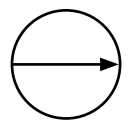
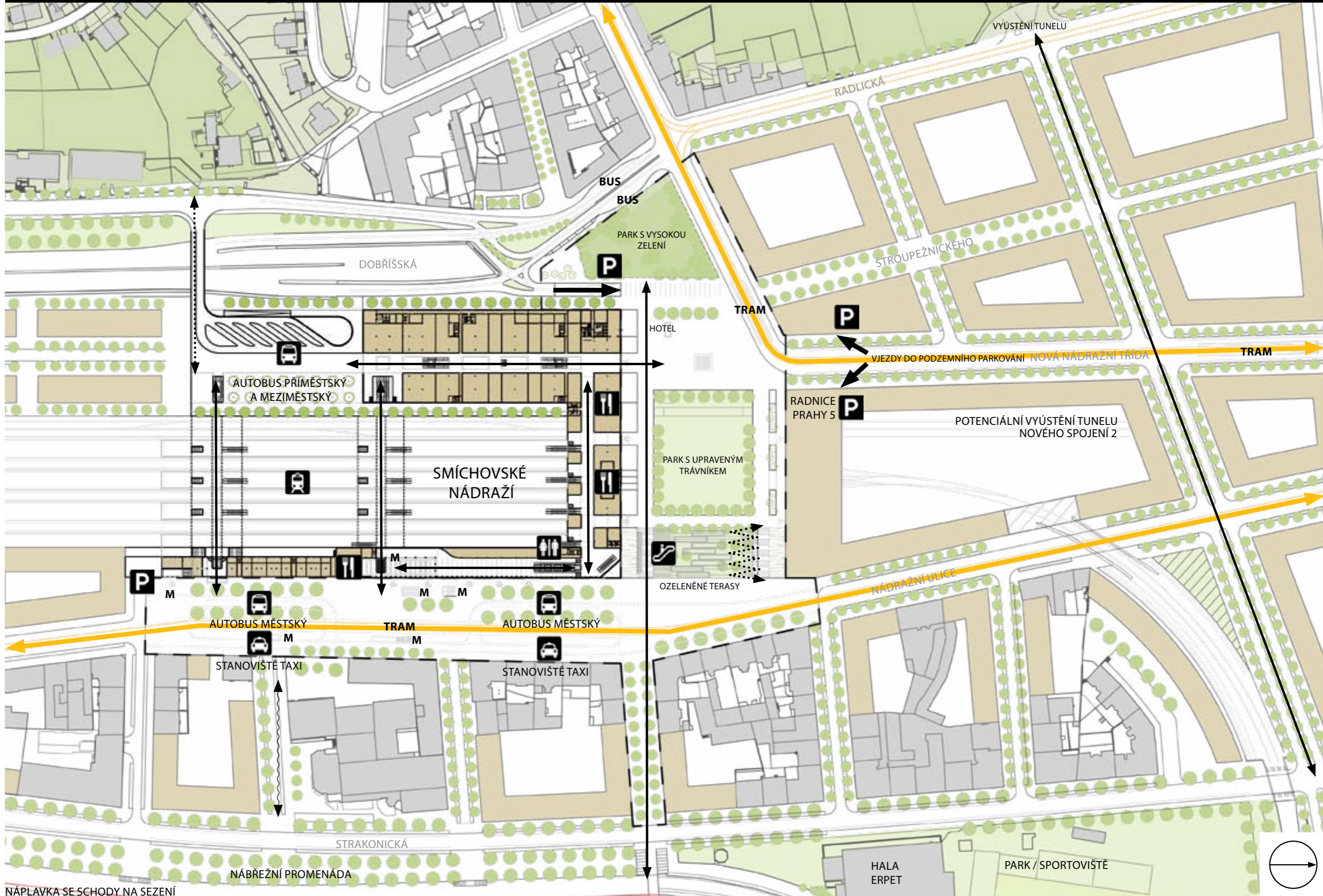
Obchodní dům je s prostorem stávajícího nádraží propojen prostřednictvím průchozí pasáže, překračující kolejistě a sloužící též pro přístup k vlakům. Její fasáda vytváří též hlavní průčelí nového veřejného prostoru nad kolejistěm.

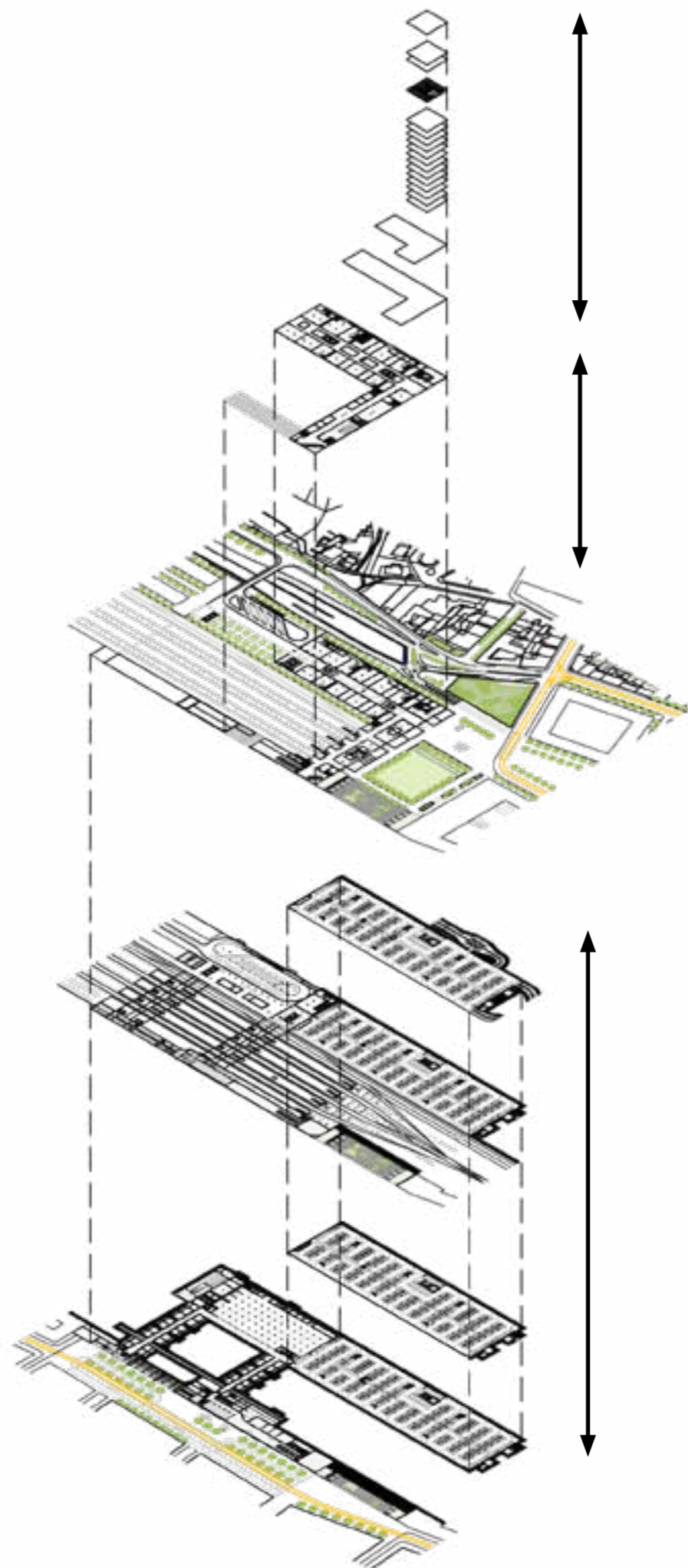
Hlavní hmota obchodního domu je též průchozí v severojižní ose. Je tak prodlouženým pokračováním nové nádražní třídy a spojuje plochu náměstí s autobusovým nádražím.

Podzemní parkování je umístěno ve 4. patrech pod obchodním domem i plochou náměstí. Příjezd je umožněn z nové nádražní třídy a na městský okruh je přímo napojeno výjezdem v křižovatce Radlické a Dobříšské.

TVAROVÉ ŘEŠENÍ HMOT TERMINÁLU







25. NP > HOTELOVÝ BAR

8.NP -24.NP > HOTELOVÉ POKOJE

8. NP > ZÁZEMÍ HOTELU (RESTAURACE, SÁL)

7. NP > ZÁZEMÍ HOTELU (FITNESS, BAZÉN ATD.)

6. NP > GARÁŽOVÉ MEZIPATRO

5. NP > ÚROVEŇ KOLEJIŠTĚ /
AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ
(NÁSTUPNÍHO PATRA)

+ 11,500

— —
ÚROVEŇ RADLICKÉHO NÁMĚSTÍ

4. NP > GARÁŽOVÉ MEZIPATRO

3. NP > ÚROVEŇ KOLEJIŠTĚ /
AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ
(VÝSTUPNÍHO PATRA)

2. NP > GARÁŽOVÉ MEZIPATRO

1. NP > VSTUPNÍ PODLAŽÍ SMÍCHOVSKÉHO NÁDRAŽÍ

+ 0,000

— —
ÚROVEŇ RADLICKÉHO NÁMĚSTÍ

19. NP

5 - 18. NP

4. NP

3. NP

2. NP

1. NP

1. PP

2. PP

3. PP

4. PP

> DOPRAVNÍ TERMINÁL

Nové řešení Smíchovského nádraží zachovává a adaptuje stávající budovu. Jedná se o památkově chráněný objekt z dílny architekta Jana Závorky. Ponechána zůstává centrální hala, která plní stále funkci hlavního vstupu do nádraží i metra. Levé křídlo má nové komerční využití s otevřeným parterem. Pravé křídlo je pak nahrazeno novou halou, která zajišťuje propojení se zvýšenou úrovní obchodní pasáže a veřejného prostoru.

Stávající podchody pod kolejištěm jsou rozšířeny a zatraktivněny o doplňkové komerční provozy. Slouží nejen jako komunikace k vlakům, ale nově též zajišťují přístup do autobusového nádraží. Jejich integrální součástí je i super/hyper market. Má takto zajištěnu přímou návaznost na metro.

Pro koho je projekt určen?

Smíchovské nádraží je využíváno (vyjma meziměstské dopravy ve směru na Plzeň) zejména pro dopravu příměstskou - každodenní dojíždění za prací. Proto nejdůležitější přestupní vazbou je:

Vlak - metro
(Vlak - tramvaj)

Obdobně funguje i smíchovské autobusové nádraží.
vazba :
autobus - metro
(autobus - tramvaj)

Budoucnost:

Vnitroměstská doprava vycházející ze Smíchovského nádraží by měla být z větší části nahrazena novým tramvajovým spojením přes plánovaný Dvorecký most.

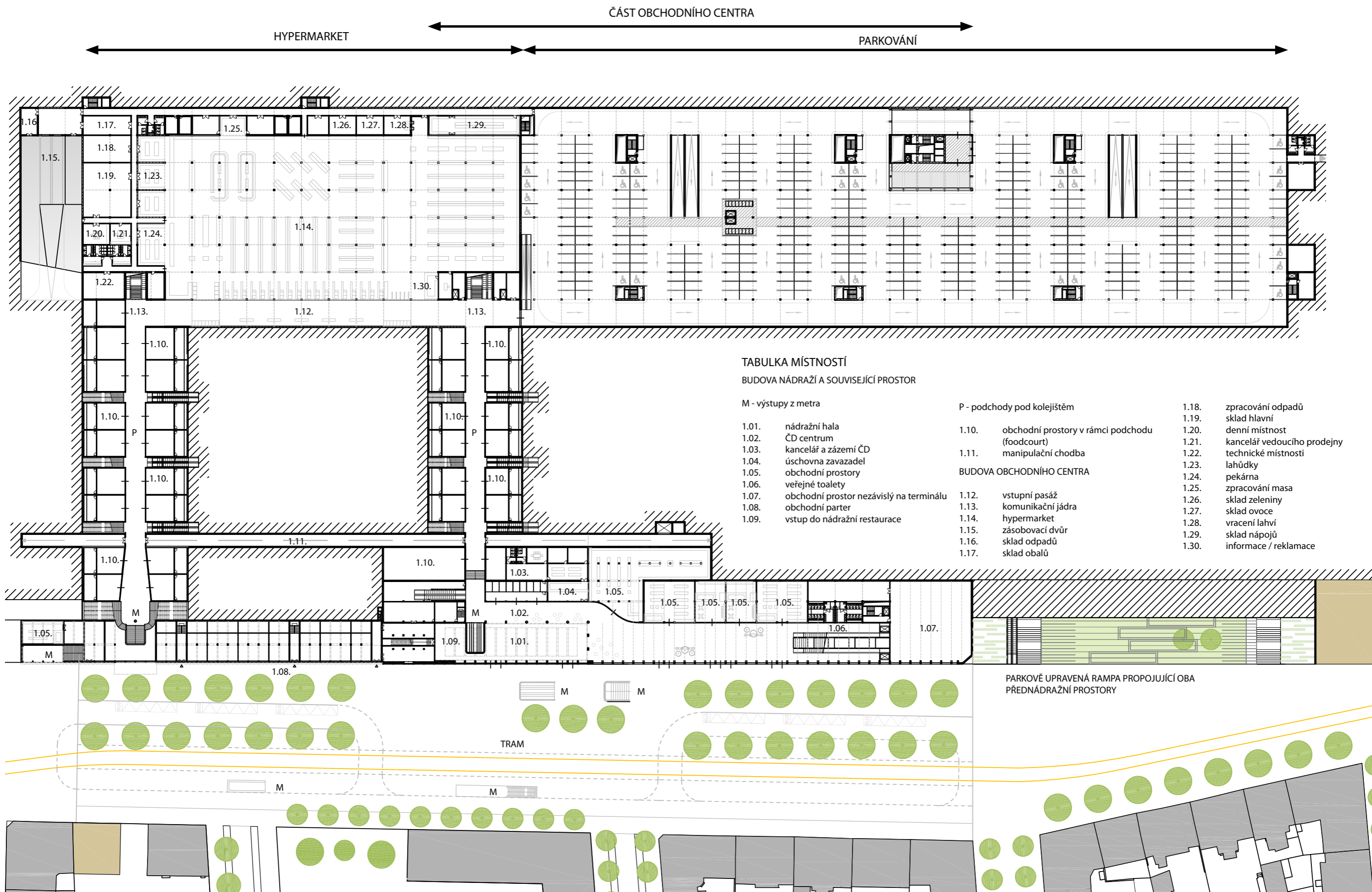
Autobusové nádraží Na Knížecí naopak slouží převážně dopravě městské, obsluhující přilehlé kopce, Jinonice a umožňující spojení Motola, Košíř a dalších čtvrtí s metrem. Tato doprava již byla částečně redukována a k dalšímu omezení pravděpodobně dojde se zprovozněním metra do Motola. Součástí tohoto autobusového nádraží je i doprava meziměstská směřující do jihozápadních Čech.

Měly by zde být v zásadě rovnocenné vazby : Autobus - metro a autobus - tramvaj, ta v současné době příliš nefunguje.

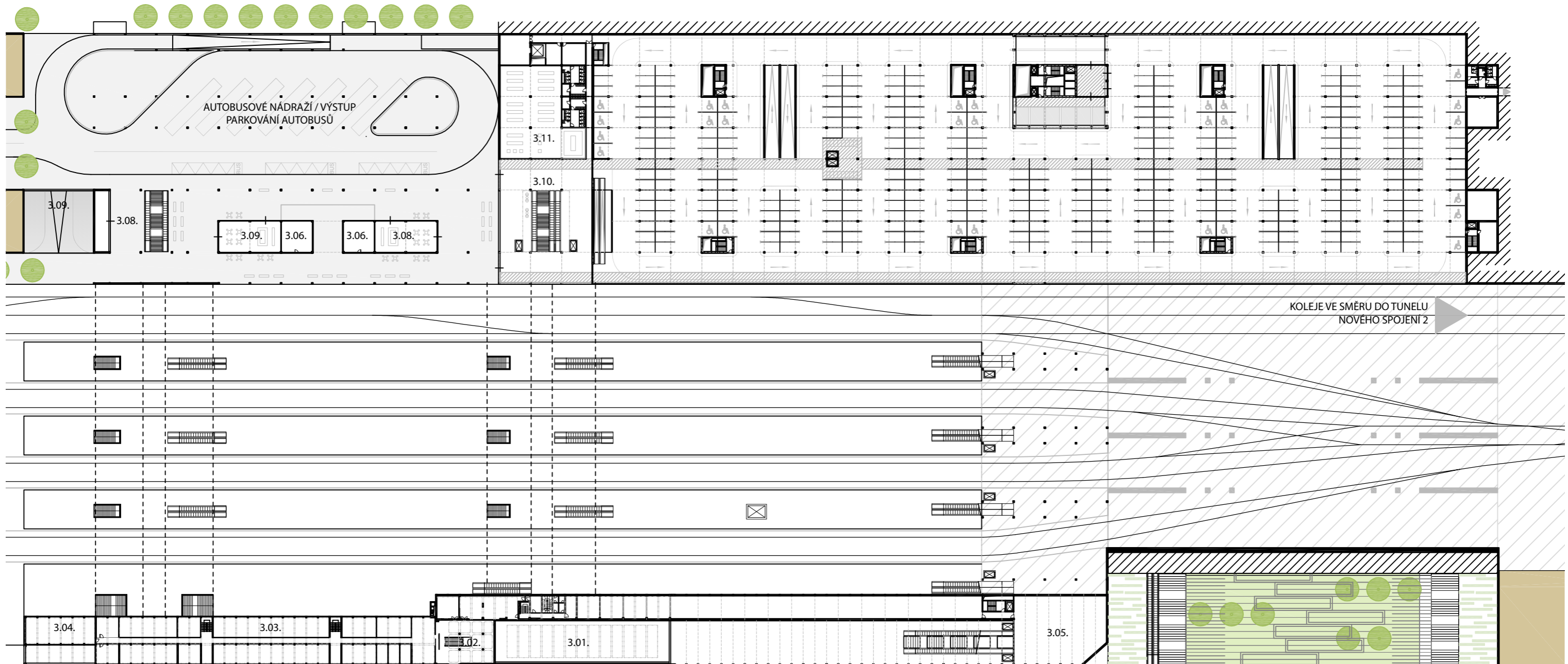
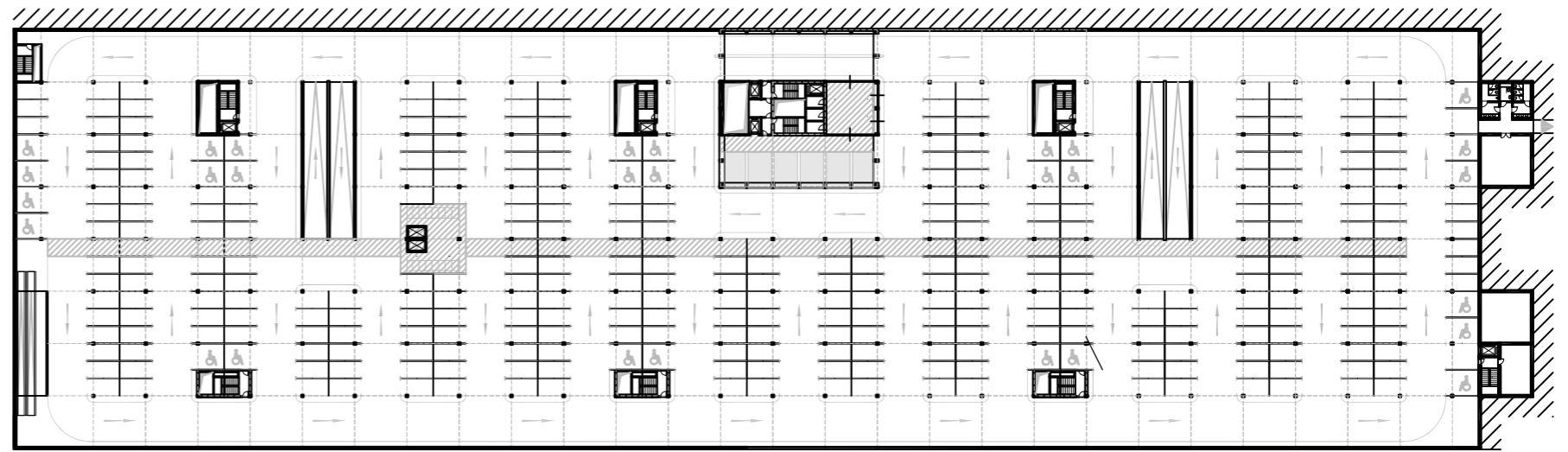
Vazby dle důležitosti:

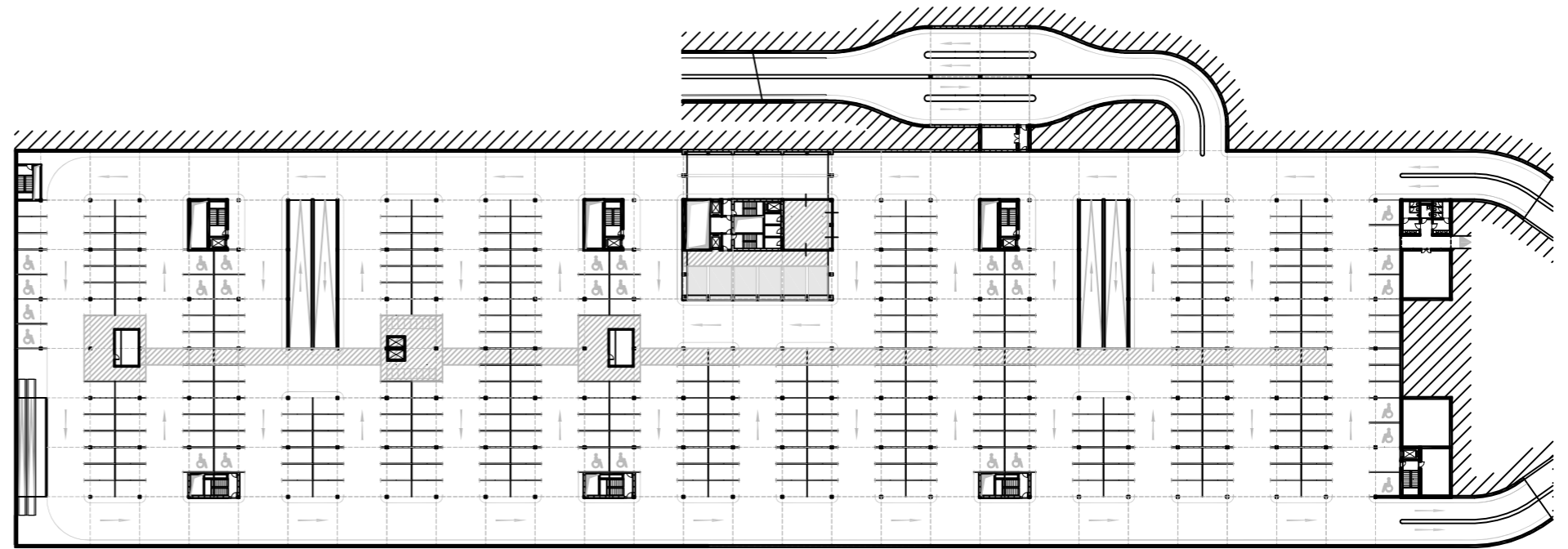
Vlak - metro
Bus - metro
Vlak - tramvaj
Bus - tramvaj
Bus - bus

Je upřednostňováno postupné nahrazování autobusové dopravy zpět dopravou kolejovou.



- TABULKA MÍSTNOSTÍ
BUDOVA NÁDRAŽÍ A SOUVEJÍCÍ PROSTOR
- 3.01. nádražní hala
 - 3.02. nadražní restaurace
 - 3.03. kancelářské prostory
 - 3.04. restaurace
 - 3.05. obchodní prostory
 - 3.06. kanceláře dopravců
 - 3.07. kiosek
 - 3.09. rampa zásobování
 - 3.10. komunikační hala
 - 3.11. obchodní prostor

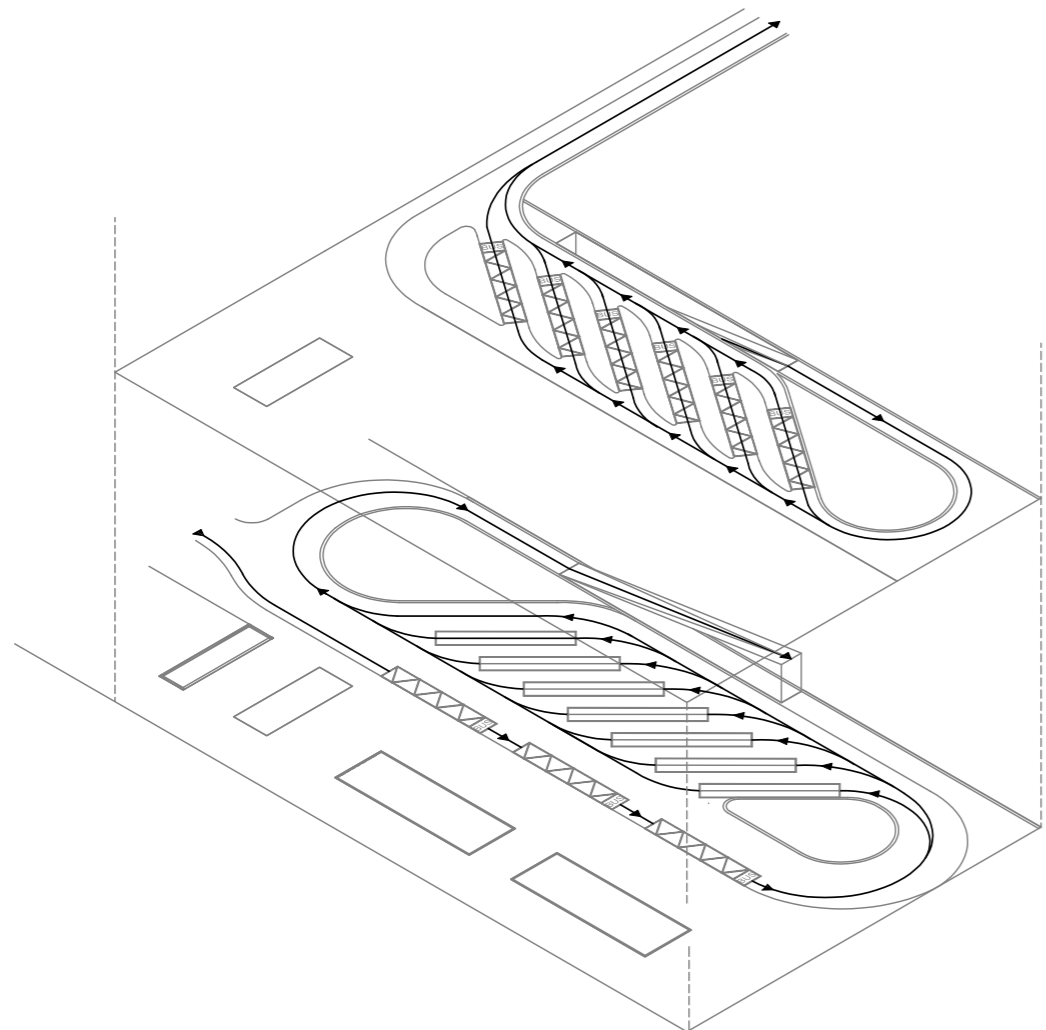




M 1:1000

> SCHÉMA PROVOZU AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ

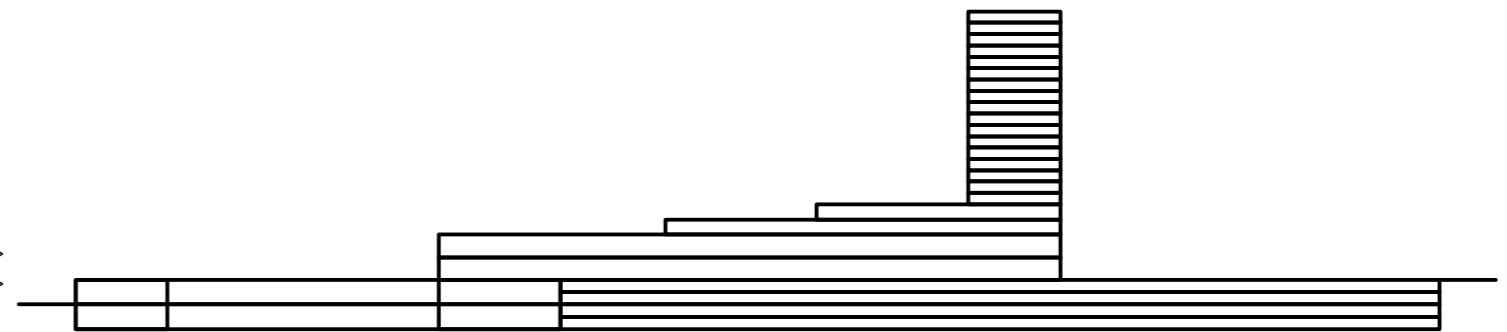
Autobusové nádraží pro příměstskou a dálkovou dopravu je umístěno do co nejužšího sousedství s Dobříšskou ulicí. Tím se zredukuje přímý průjezd tranzitní autobusové dopravy Smíchovem a zároveň urychlí cesta.



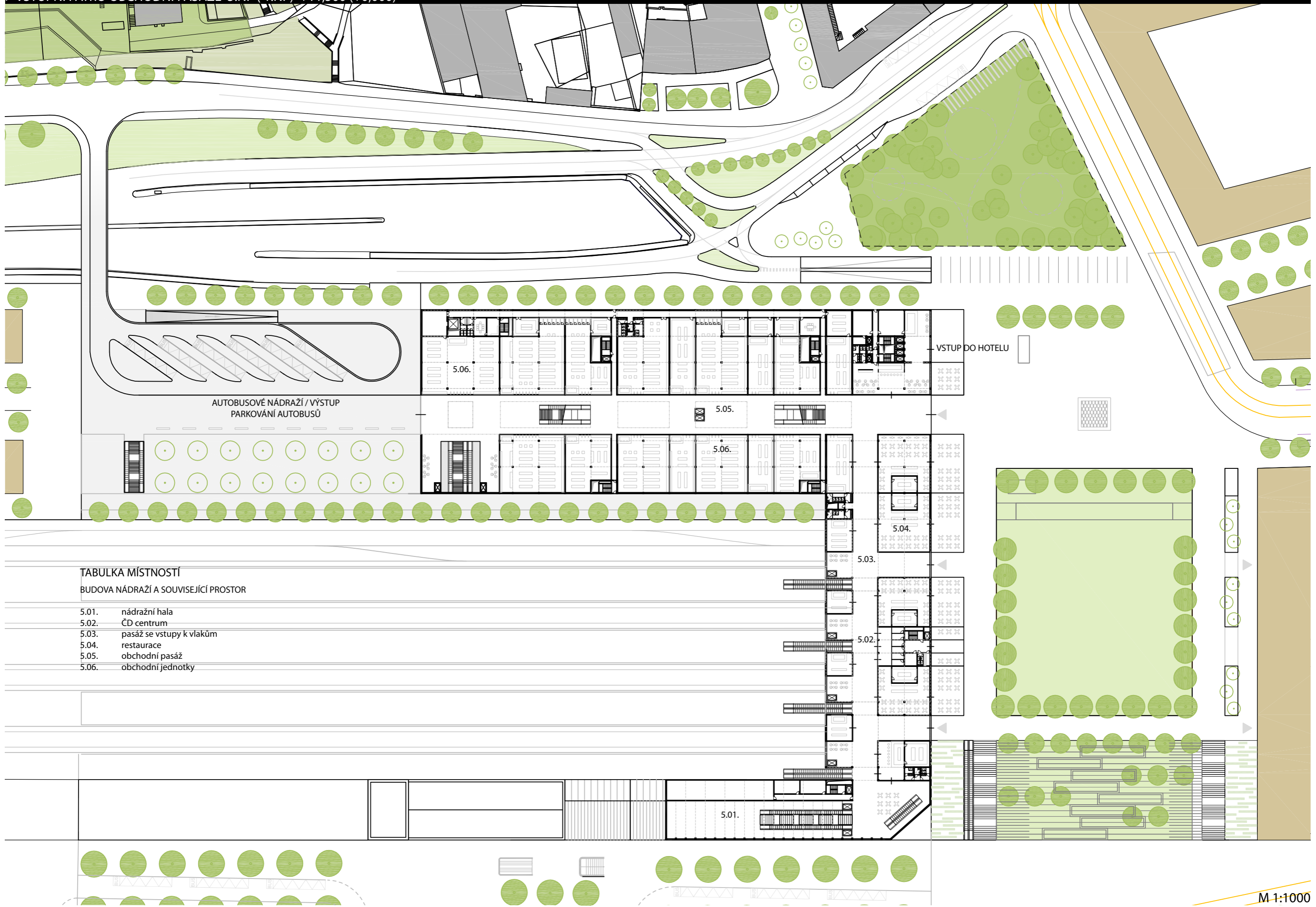
ODJEZDOVÉ PATRO >
PŘÍJEZDOVÉ PATRO >

< ODJEZDOVÉ PATRO

< PŘÍJEZDOVÉ PATRO



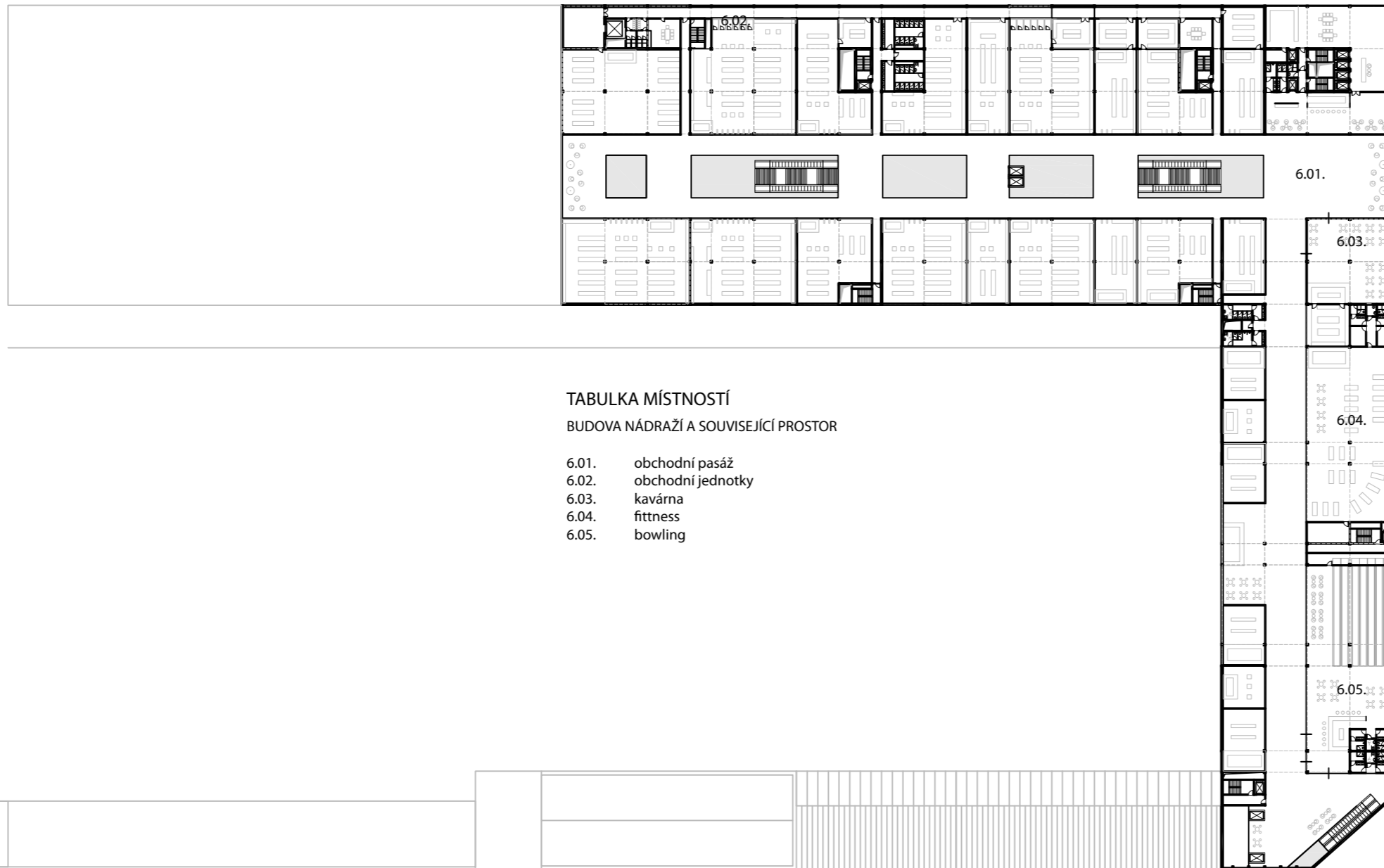
Autobus po sjezdu s Dobříšské ulice na úrovni terénu přijede za obchodní centrum, na stropní desku hypermarketu s vyštěním podchodů k metru a vlakům. Zde je umožněn dočasný odstav autobusů v podobě 7 stání pro autobusy do délky 18m. Při pokračování v jízdě autobus vyjede po rampě do druhého podlaží, které je lokalizováno přímo v ose a úrovni obchodní pasáže. Jedná se o tutéž úroveň jako náměstí při vyústění Radlického údolí a odtud je umožněn pohodlný nástup do autobusů. S uživatelského hlediska nedochází k mísení vystupujících a nastupujících pasažérů. Následuje pak rychlý přejezd Dobříšské a sjezd na ni.



TABULKA MÍSTNOSTÍ
BUDOVA NÁDRAŽÍ A SOUVISEJÍCÍ PROSTOR

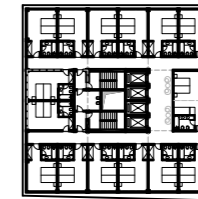
- 5.01. nádražní hala
- 5.02. ČD centrum
- 5.03. pasáž se vstupy k vlakům
- 5.04. restaurace
- 5.05. obchodní pasáž
- 5.06. obchodní jednotky

VSTUP DO HOTELU

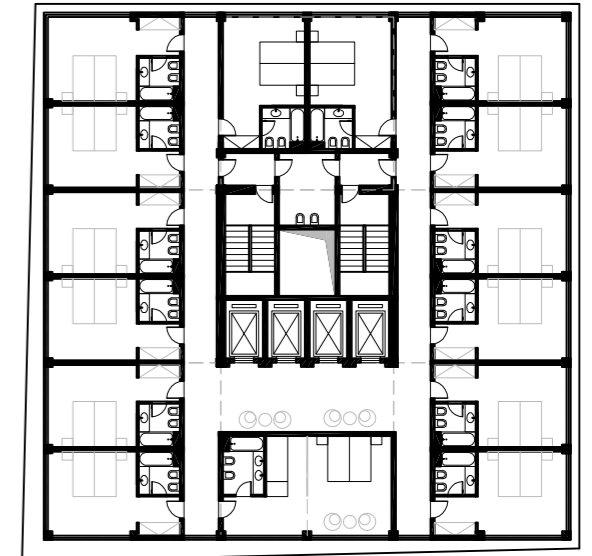


TABULKA MÍSTNOSTÍ
BUDOVA NÁDRAŽÍ A SOUVISEJÍCÍ PROSTOR

6.01.	obchodní pasáž
6.02.	obchodní jednotky
6.03.	kavárna
6.04.	fitness
6.05.	bowling



> TYPICKÉ PATRO HOTELU 9.NP - 26.NP (5.-18.NP)



DETAIL HOTELOVÉHO PATRA M 1:350

VÝŠKOVÁ STAVBA

Navrženou výškovou stavbu tvoří objekt hotelu. První 2 podlaží nad úrovní obchodního domu zaujmají: hotelová restaurace, fitness a další zázemí a "atrakce" hotelu. Následujících 16 pater je dedikováno ubytování. V posledním patře hotelu je pak umístěn bar, poskytující unikátní výhledy na Prahu.

> VEŘEJNÝ PROSTOR

V místě styku Smíchova s Radlicemi a v předprostoru dopravního terminálu je nad kolejištěm navržen nový, poměrně velký, veřejný prostor.

Spolu s lokalitou Anděl se jedná o nejdůležitější bod Smíchova, proto zde bylo umístěno největší smíchovské náměstí a park. Prostřednictvím parkových ploch a pěší zóny tak dochází k propojení zeleně Pavího vrchu s Císařskou loukou. Fasády prostoru vytváří z jedné strany dopravní terminál, z druhé strany pak nová budova radnice Prahy 5, či jiné veřejné instituce.

Smíchovu schází vhodný prostor pro pořádání různých kulturních akcí (ať již trhů, drobných koncertů či různých meetingů). Ty se dnes konají převážně v prostoru Anděla, který je pro mnoho z nich prostorově nedostatečný.

Příjemná by byla lokalizace takového místa přímo na nábřeží Vltavy v předprostoru nádraží, to však kvůli stávající zástavbě možné není. Vhodné je zlepšení dostupnosti Císařské louky a její zpřístupnění lepšímu veřejnému využití.

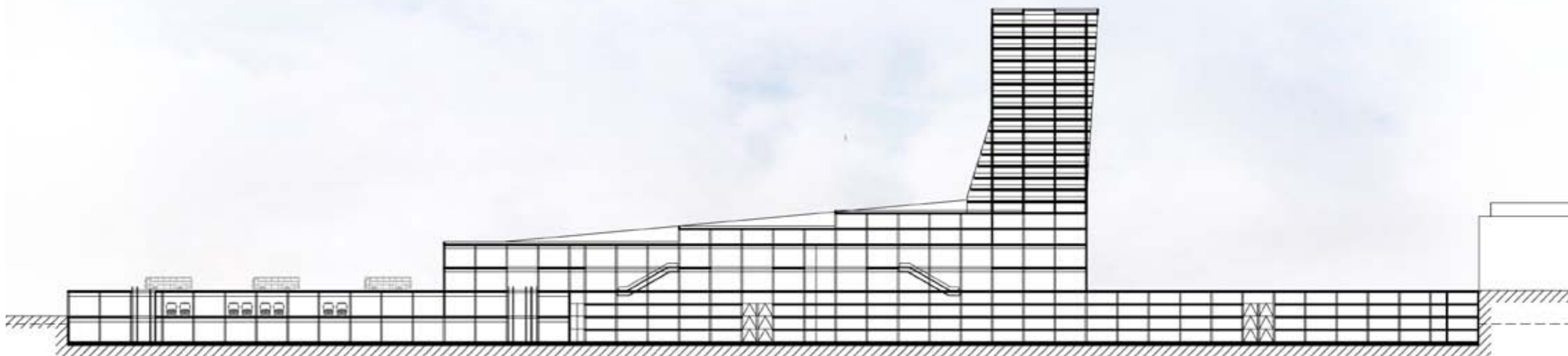


> SCHÉMA PROSTORŮ

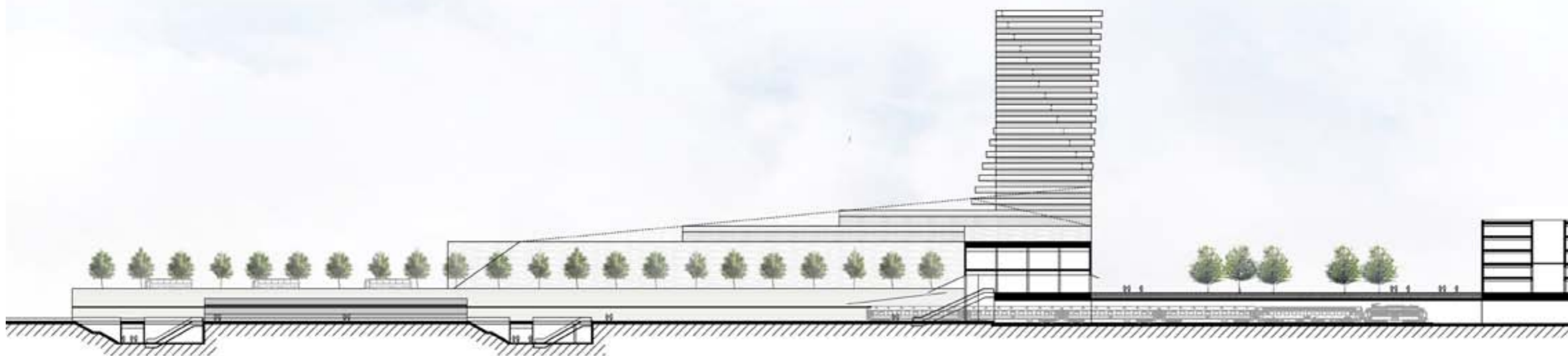
M 1:1000



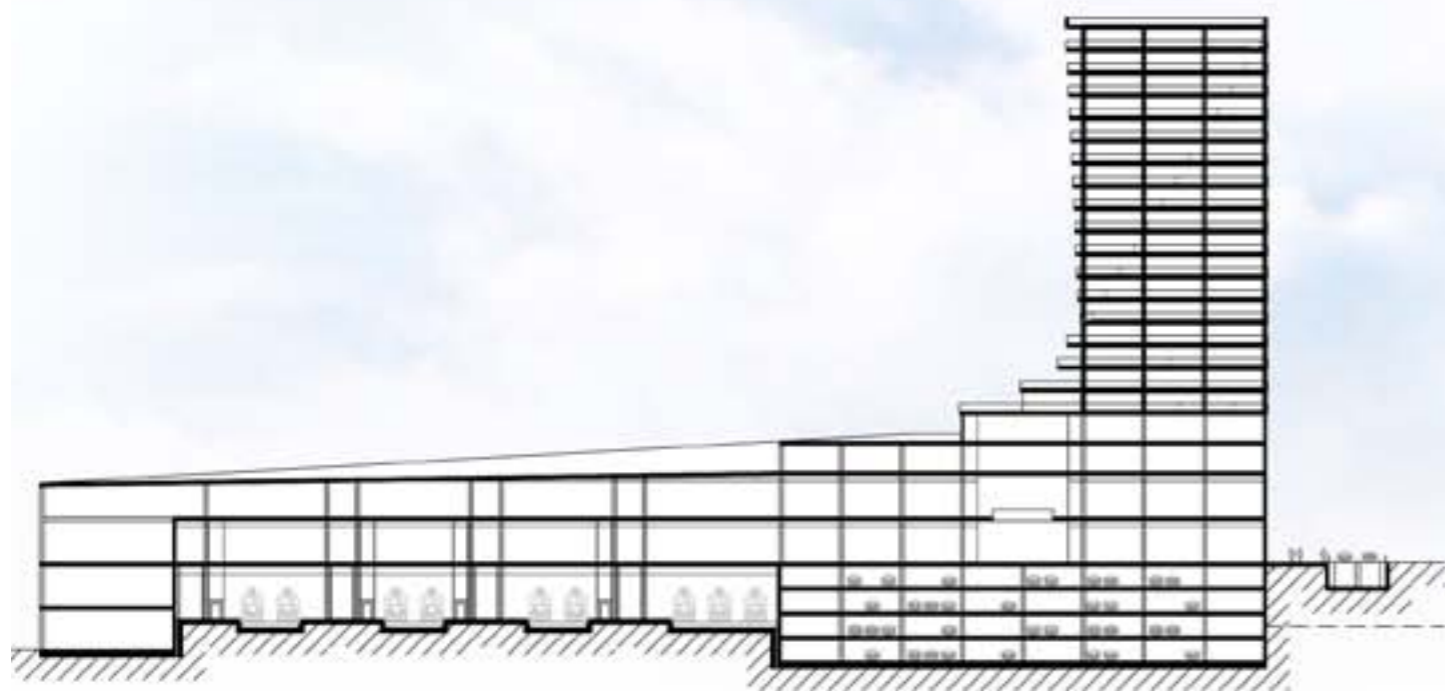
PŘÍKLADY JEDNOTLIVÝCH ŘEŠENÍ



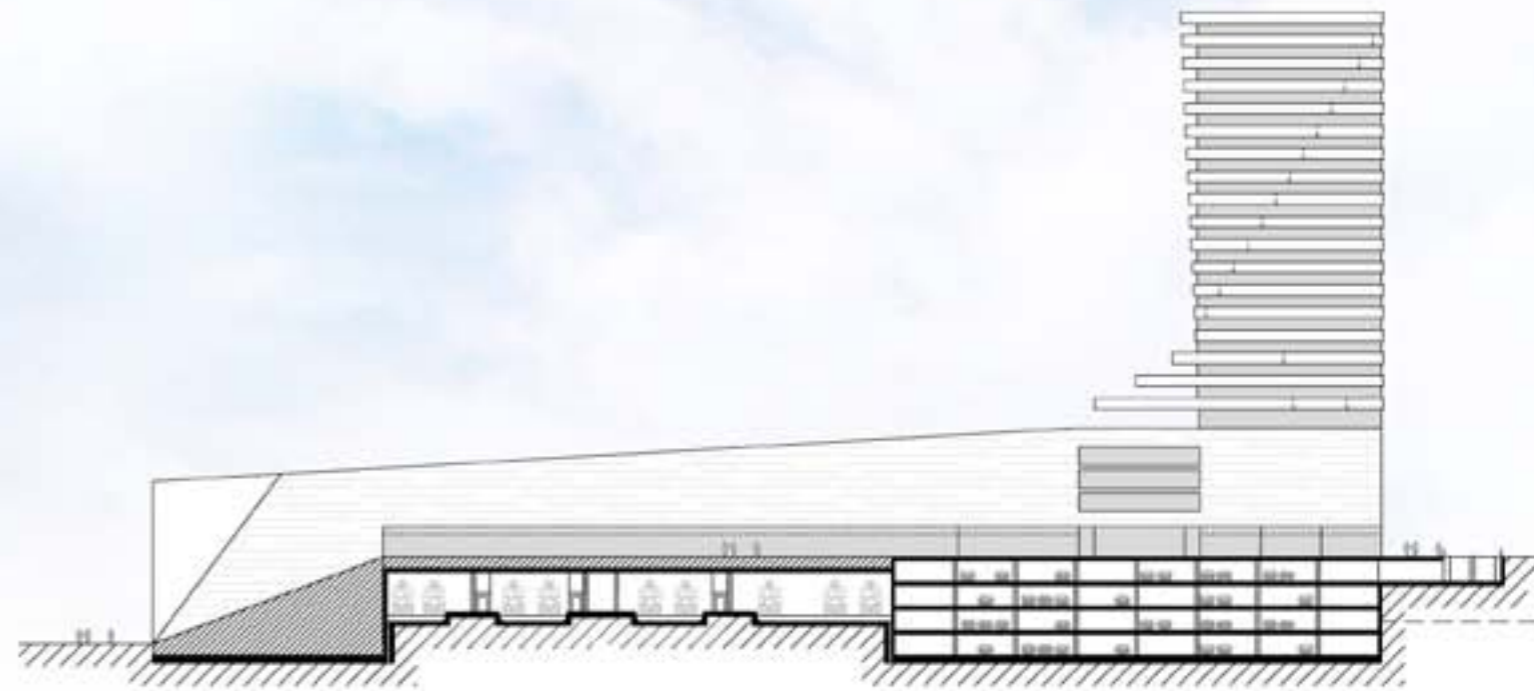
ŘEZ PODÉLNÝ OBCHODNÍM CENTREM A AUTOBUSOVÝM NÁDRAŽÍM



PODÉLNÝ ŘEZ POHLED PLATFORMOU NAD KOLEJIŠTĚM



ŘEZ PŘÍČNÝ SPOJOVACÍ PASÁŽÍ S PŘÍSTUPY NA VLAK



PŘÍČNÝ ŘEZOPHLED DESKOU NAD KOLEJIŠTĚM



POHLED NA ČELNÍ FASÁDU Z NÁDRAŽNÍ ULICE







> ZDROJE:

ČÁST HISTORIE

<http://www.fotohistorie.cz>
<http://vencovypindy.blogspot.cz>
<http://smichov.blog.cz/0608/smichov-v-17-stoleti-v-obrazech>
<http://www.hiu.cas.cz>

Bečková, Kateřina. ZMIZELÁ PRAHA, Nádraží a železniční tratě (zaniklé, proměněné a ohrožené stavby). Vydání první. Český Těšín. Paseka, Schola Ludus - Pragensia, 2009. 156 stran, ISBN 978-80-7185-991-8, ISBN 80-902505-7-2

Jungmann, Jan. SMÍCHOV - MĚSTO ZA ÚJEZDSKOU BRANOU. Vydání první. Praha. Muzeum hlavního města Prahy, 2007. 235 stran, ISBN 978-80-85394-56-6

SMÍCHOVSKÉ NÁDRAŽÍ

http://cs.wikipedia.org/wiki/N%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD_Praha-Sm%C3%ADchov
http://cs.wikipedia.org/wiki/Praha-Sm%C3%ADchov_severn%C3%AD_n%C3%A1stup%C5%A1t%C4%9B
http://cs.wikipedia.org/wiki/Bu%C5%A1t%C4%9Bhradsk%C3%A1_dr%C3%A1ha
[http://cs.wikipedia.org/wiki/Sm%C3%ADchovsk%C3%A9_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD_\(stanice_metra_v_Praze\)](http://cs.wikipedia.org/wiki/Sm%C3%ADchovsk%C3%A9_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD_(stanice_metra_v_Praze))

http://www.metroweb.cz/metro/stanice/linka_b/SN/SN.htm
<http://www.atlasceska.cz/praha/stanice-metra-nadrazi-smichov/>

PROJEKTY

<http://www.vysocina-news.cz/clanek/psj-postavi-kancelare-vedle-nadrazi-smichov-v-praze/>
<http://www.a69.cz/cs/projekty/krestanska-akademie/>
<http://www.siadesign.cz>
<http://www.dua.cz/masarycka.html>

ROZBORY ÚZEMÍ

<http://www.szdc.cz/pro-media/videogalerie/praha-hln.html>
<http://www.dpp.cz/>
<http://www.ropid.cz/>
<http://mapa.prahounakole.cz/>
<http://kloda.blog.respekt.ihned.cz/c1-56165960-blanka-2>

a mnoho dalších

Za poskytnuté výkresové a územně analytické podklady děkuji oddělení gis na Fakultě architektury.

"Each new situation requires a new architecture."

"The task of the architect is to encompass everything about the site, starting from the concrete conditions and the sensory impressions created by those, to memories of the place, through empathy to vision."

Jean Nouvel

For Peter
a Angel!
Paris 18.5.99

PODĚKOVÁNÍ

Za podporu s realizací projektu děkuji zejména vedoucímu diplomové práce panu architektu Ivanu Plickovi a zázemí jeho atelieru na půdě fakulty architektury. Další poděkování patří všem, kteří přispěli dílčími konzultacemi. Těmi jsou především:

Ing. arch. Matyáš Sedlák
doc. Ing. arch. Patrik Kotas

Ing. arch. Ivan Lejčar
Ing. arch. Jan Malec

Ing. arch. Dimitri Nikitin