



ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ
STANICE RYCHLODRÁHY HRADČANSKÁ
JAN SOCHOR | DIPLOMNÍ PORTFOLIO
ATELIER SOUKENKA | FA ČVUT | LS 2015





ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ STANICE RYCHLODRÁHY HRADČANSKÁ

DIPLOMNÍ PROJEKT

Autor: Jan Sochor

Vedoucí diplomové práce: doc. akad. arch. Vladimír Soukenka

Ústav: Interiéru a výstavnictví 15115

Letní semestr 2015, FA ČVUT

ÚVOD	PROHLÁŠENÍ AUTORA & ZADÁNÍ DP	.....5
	PŘEDMLUVA	.....7
ANALÝZY	ANALÝZY	.....8
	FOTODOKUMENTACE	.....18
	HISTORICKÝ KONTEXT	.....20
NÁVRH	INTERPRETACE ANALÝZ, VIZE, INSPIRACE	.....22
	PRŮVODNÍ ZPRÁVA	.....23
	SITUACE	.....26
	SCHÉMATICKÉ ŘEZY	.....28
	PŮDORYSY	.....30
	ŘEZY	.....38
	POHLEDY	.....41
	DETAIL	.....44
	VIZUALIZACE	.....45

ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Jan Sochor**

datum narození:

akademický rok / semestr: **2014 / 15 semestr letní**

ústav: **Interiéru a výstavnictví 15115**

vedoucí diplomové práce: **doc. Akad.arch. Vladimír Soukenka**

téma diplomové práce: **Architektonické řešení stanice rychlodráhy Hradčanská**

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení:

Na základě konceptu předdiplomního semináře „Spojení letiště V.H. s centrem Prahy“ s alternativami povrchového i podzemního spojení zpracovat architektonické řešení stanice Hradčanská. Výsledná studie bude řešit umístění novostavby na přilehlých pozemcích různých vlastníků, přinese hmotové řešení ve vztahu k okolí i názor na strukturu na pomezí blokové a vilové zástavby. Vlastním stavebním programem definuje názor na funkční kvalitu navrhovaného objektu. Součástí bude i architektonický design včetně podzemních prostor.

Výsledná studie bude obsahovat:

Řešení blokové zástavby na pozemcích Českých drah. Povrchová obchodní pasáž objektu stanice s butiky a restauracemi v rozsahu zvoleného pozemku. Řešení podzemních prostor nástupišť včetně světelného i vizuálního kontaktu s parterem.

2/popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

Situace širších vztahů 1: 2000

Situace a dopravní řešení 1: 500

Půdorysy 1: 200

Řezy 1: 200

Pohledy 1: 200

Architektonický detail 1: 10

Specifikace užitých materiálů a barevnosti

Prostorová zobrazení s včleněním do fotografie

3/seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Hmotový model 1: 500

Datum a podpis studenta

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

14.5.15

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Jan Sochor
AR 2014/2015, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ STANICE RYCHLODRÁHY HRADČANSKÁ

(AJ) RAILWAY STATION PRAGUE HRADČANSKA

JAZYK PRÁCE: ČJ

Vedoucí práce: doc. akad. arch. Vladimír Soukenka
Ústav: Interiéru a výstavnictví 15115

Oponent práce: Ing. arch. Oleg Haman

Klíčová slova (česká): Stanice, Vlak, Rychlodráha, Hradčanská, Market

Anotace (česká):

Diplomová práce se zabývá spojením Letiště Václava Havla s centrem Prahy, konkrétně návrhem nové podzemní stanice vlaku Praha Hradčanská, jejím navázáním na další složky veřejné dopravy a doplněním veřejných funkcí, chybějících v této lokalitě. Návrh cílí na stržení bariér, které železniční doprava v městech vytváří a na vytvoření kompaktního propojení dopravy a občanské vybavenosti, odpovídající důležitosti místa. Návrh, čerpající z historického vývoje lokality, nastiňuje i konceptuální řešení doplnění urbanistické struktury okolí.

Anotace (anglická):

The thesis solves a connection of Vaclav Havel Airport and Prague's city center, specifically the design of a new underground railway station Hradcanska, its connection to other public transport components and addition of a public program, missing in the area. The design proposal aims at tearing down the barriers, created by railways in urban areas and creating a compact interaction between transport and amenities, corresponding with the importance of the place. The design, influenced by the historic development of the area, also outlines a conceptual solution to the neighborhood's urban structure completion.

Prohlášení autora

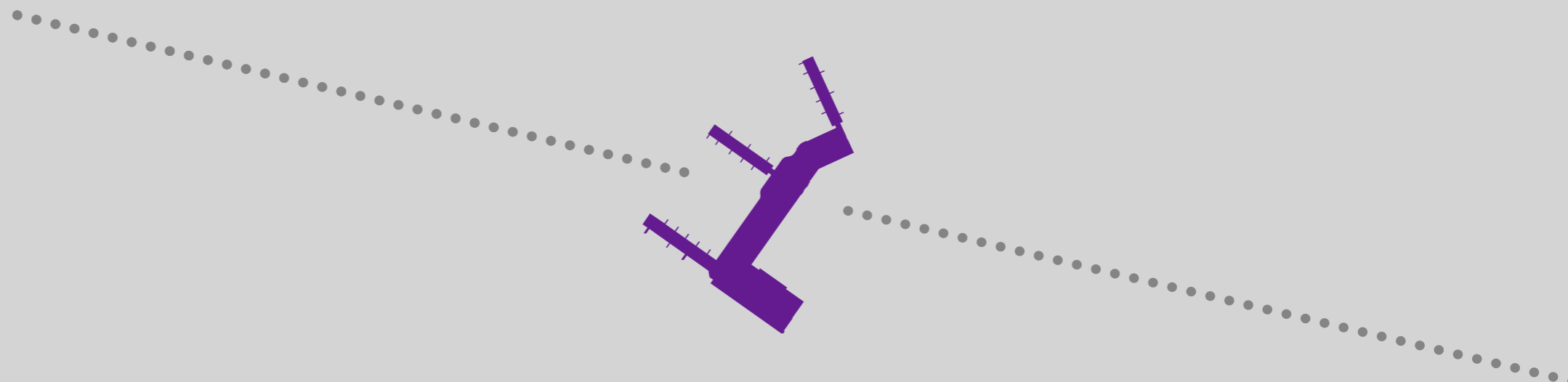
Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 19.5.2015

podpis autora-diplomanta

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

Chtěl bych poděkovat panu architektu Vladimíru Soukenkovi, Patriku Tichému a Patriku Kotasovi za ochotu, trpělivost, vstřícnost a cenné rady.
A rodině a mým blízkým za podporu.



Předmluva

V předdiplomní práci jsem se zabýval otázkou zlepšení veřejného dopravního spojení centra Prahy s Letištěm Václava Havla. V současné době se na letiště lze veřejnou dopravou dostat pouze linkami autobusu (nově zkrácenými na zastávku Nádraží Veleslavín). Spojení autobusy nevyhovuje principům udržitelného rozvoje, je pomalé a zcela závislé na dopravní situaci (v případě Prahy na Evropské ulici).

Ve většině měst světového významu s obdobnou hladinou cestovního ruchu proto funguje napojení letiště na centrum kolejovou dopravou - linkami příměstského vlaku, metra, až po vysokorychlostní vlaky. Tento systém zpravidla navazuje na další dopravní média - hlavní vlaková nádraží vnitrostátních a mezistátních vlakových linek, nádraží meziměstských linek autobusů a protíná páteřní uzly městské hromadné dopravy. Je tedy v zájmu Prahy nabídnout podobné spojení rovněž.

Po zvolení varianty prodloužení stávající železniční tratě z Mاسarykova nádraží na letiště se koncentrují na jednu ze stanic a její okolí - konkrétně stanici Praha Dejvice - Hradčanská. Na zvolené lokalitě mě láká příležitost práce s důležitými a frekventovanými městskými prostory této exponované městské části se zajímavou historií. Láká mě příležitost kultivace těchto veřejných prostorů, nyní značně limitovaných územními bariérami a příležitost vnesení fungujícího prvku architektury 21. století do této městské části. Další z důvodů výběru Hradčanské je, že v této čtvrti bydlím od narození a jsem tak zcela detailně seznámen s jejím fungováním, s jejími klady, hodnotami, jakož i s limitami či záporů.

Následující část práce se zaměřila na analýzy části Prahy, související s Hradčanskou, doplněné o detailní analýzy bezprostředního okolí. Mají za cíl uchopit a podložit fungování části města, klíčových pro návrh a nalezení příležitostí, hodnot, limit a mezer ve fungování území. Tyto nalezené údaje pak budou sloužit jako podklady pro vytvoření co nejlepšího návrhu pro danou lokalitu.





DEJVICE - HRADČANSKÁ | MORFOLOGIE

0 100 200 300m

- VODNÍ PLOCHY
- 180 - 200 m.n.m.
- 201 - 220 m.n.m.
- 221 - 240 m.n.m.
- 241 - 260 m.n.m.
- 261 - 280 m.n.m.
- 281 - 300 m.n.m.
- 301 - 320 m.n.m.
- ZÁSTAVBA
- ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

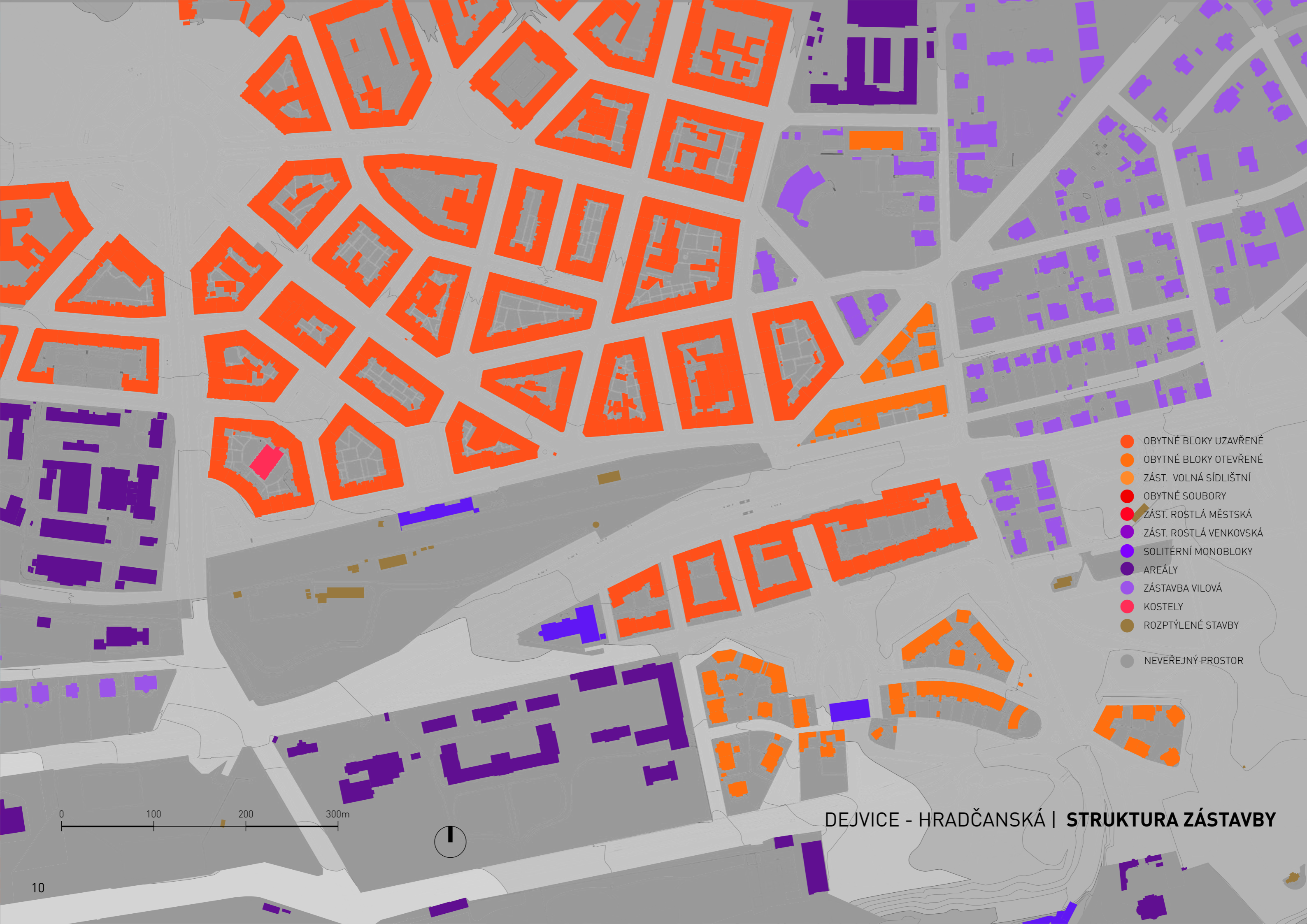


- NEVEŘEJNÝ PROSTOR
- VEŘEJNÝ PROSTOR
- ZÁSTAVBA

0 100 200 300m



DEJVICE - HRADČANSKÁ | VEŘEJNÝ PROSTOR



- OBYTNÉ BLOKY UZAVŘENÉ
- OBYTNÉ BLOKY OTEVŘENÉ
- ZÁST. VOLNÁ SÍDLIŠTNÍ
- OBYTNÉ SOUBORY
- ZÁST. ROSTLÁ MĚSTSKÁ
- ZÁST. ROSTLÁ VENKOVSKÁ
- SOLITÉRNÍ MONOBLOKY
- AREÁLY
- ZÁSTAVBA VILOVÁ
- KOSTELY
- ROZPTÝLENÉ STAVBY
- NEVEŘEJNÝ PROSTOR

0 100 200 300m



DEJVICE - HRADČANSKÁ | STRUKTURA ZÁSTAVBY



- BYDLNÍ
- SMÍŠENÉ
- ŠKOLSTVÍ | VĚDA
- KULTURA | VÝSTAV. | CÍRKEV
- ARMÁDA
- STÁTNÍ / MĚSTSKÁ SPRÁVA
- ADMINISTRATIVA
- TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA
- VÝROBA | SKLADY | DOPRAVA
- ZAHRADNICTVÍ
- NEVEŘEJNÝ PROSTOR

DEJVICE - HRADČANSKÁ | FUNKČNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

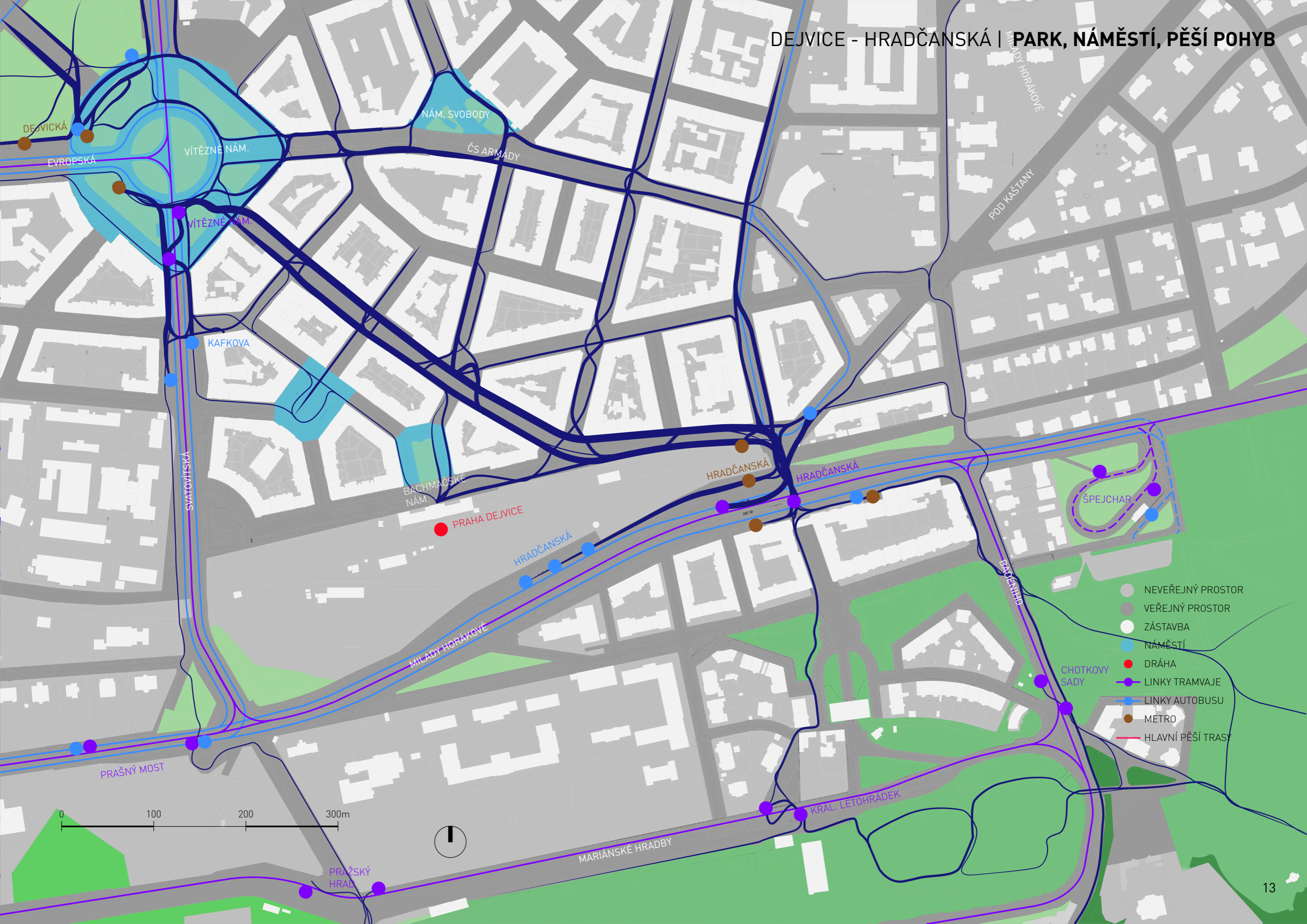
DEJVICE - HRADČANSKÁ | ULICE, NÁMĚSTÍ, DOPRAVA



- NEVEŘEJNÝ PROSTOR
- VEŘEJNÝ PROSTOR
- ZÁSTAVBA
- NÁMĚSTÍ
- HL. DOPRAVNÍ KOMUNIKACE
- DRÁHA
- LINKY TRAMVAJE
- LINKY AUTOBUSU
- METRO

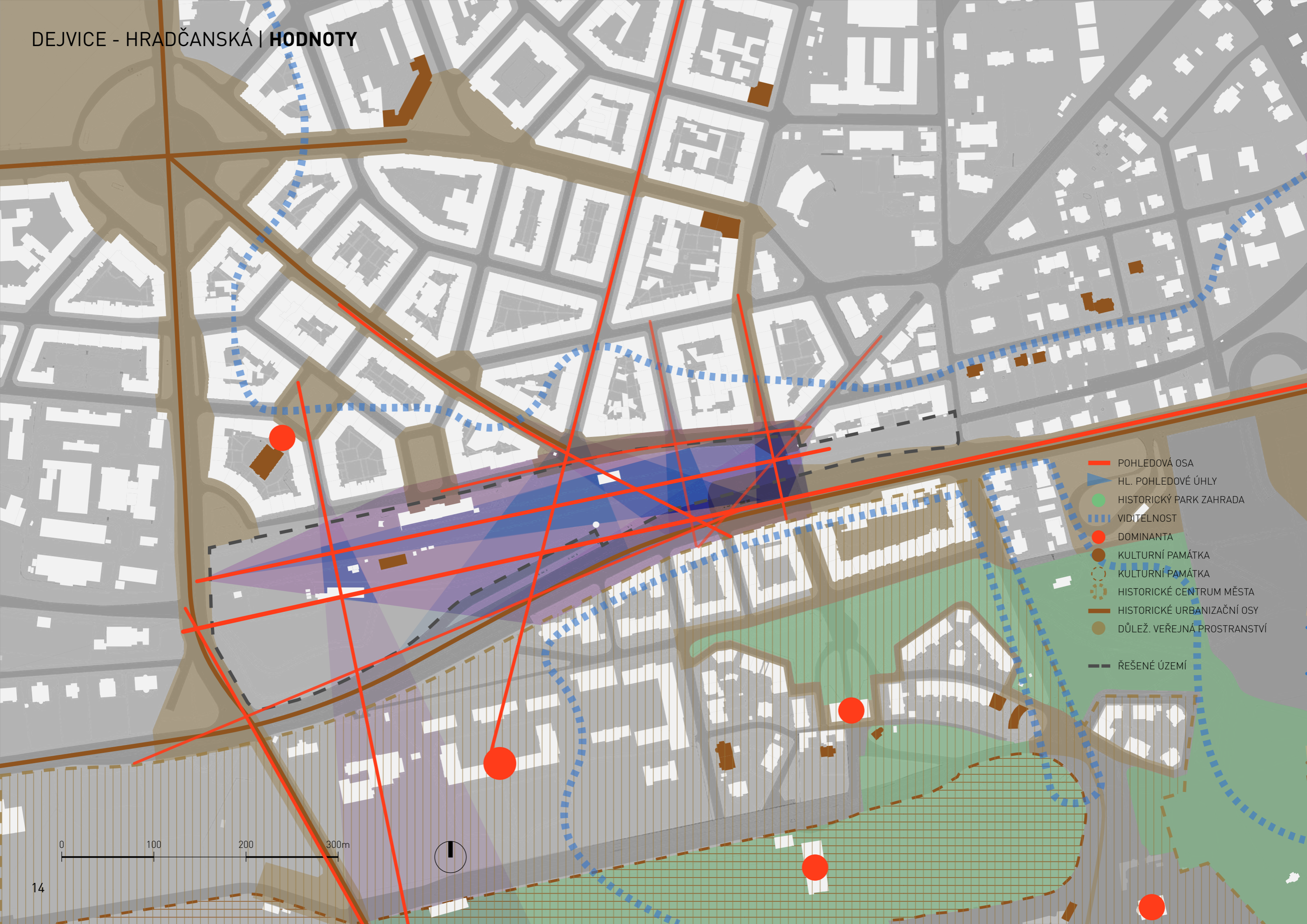


DEJVICE - HRADČANSKÁ | PARK, NÁMĚSTÍ, PĚŠÍ POHYB



- NEVEŘEJNÝ PROSTOR
- VEŘEJNÝ PROSTOR
- ZÁSTAVBA
- NÁMĚSTÍ
- DRÁHA
- LINKY TRAMVAJE
- LINKY AUTOBUSU
- METRO
- HLAVNÍ PĚŠÍ TRASY





- POHLEDOVÁ OSA
- HL. POHLEDOVÉ ÚHLY
- HISTORICKÝ PARK ZAHRADA
- VIDITELNOST
- DOMINANTA
- KULTURNÍ PAMÁTKA
- KULTURNÍ PAMÁTKA
- HISTORICKÉ CENTRUM MĚSTA
- HISTORICKÉ URBANIZAČNÍ OSY
- DŮLEŽ. VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ
- ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

0 100 200 300m



- OBCHODNÍ CENTRA (VYSOKÁ KONCENTRACE SLUŽEB)
- BUDOUCÍ
- HLAVNÍ POTRAVINY
- ⊗ ZRUŠENÉ
- TRHY

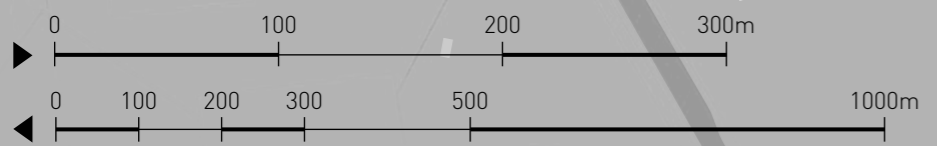


Trhy



- RESTAURACE*
- VINÁRNA (W) | KAVÁRNA (F) | ČAJOVNA (T)
- FAST FOOD*
- *ČESKÁ (C) | ASIJSKÁ (A) | ITALSKÁ / STŘEDOMOŘ. (It) | AMERICKÁ (US) | JINÁ (J) KUCHYNĚ
- BAR | KLUB
- POTRAVINY SMÍŠENÉ
- POTRAVINY SPECIALIZOVANÉ
- TRHY
- SLUŽBY**
- **BANKA (B) | DROGERIE (D) | IT/TELEKOM. (K) | ODĚVY/OBUV (O) | LÉKÁRNA (L) | ZLATNICTVÍ/OPTIKA (Z) | KVĚTINÁŘSTVÍ (F) | KANCELÁŘ / TISK (T) | INTERIÉR (I) | JINÉ ZBOŽÍ (J) |
- KULTURA

- GRADIENT VÝZNAMU
- GRADIENT KVALITY





Dejvická ulice



Stará nádražní budova



Dráha z Prašného mostu



Střechy ul. Milady Horákové z ulice Dejvické



Drážní vodojem



Pohled na Pražský hrad z Prašného mostu



Bachmačské nám.



Drážní těleso, stará a stávající nádr. budova



Drážní pozemky



Katedrála sv. Víta z Prašného mostu



Výjezd z tunelu Blanka



Výlezy z metra Hradčanská



Současná budova nádraží Dejvice



Milady Horákové



Milady Horákové



Drážní pozemky



Přechod přes trať u Bubenečské ulice



Přechod, pohled směrem k Prašnému mostu

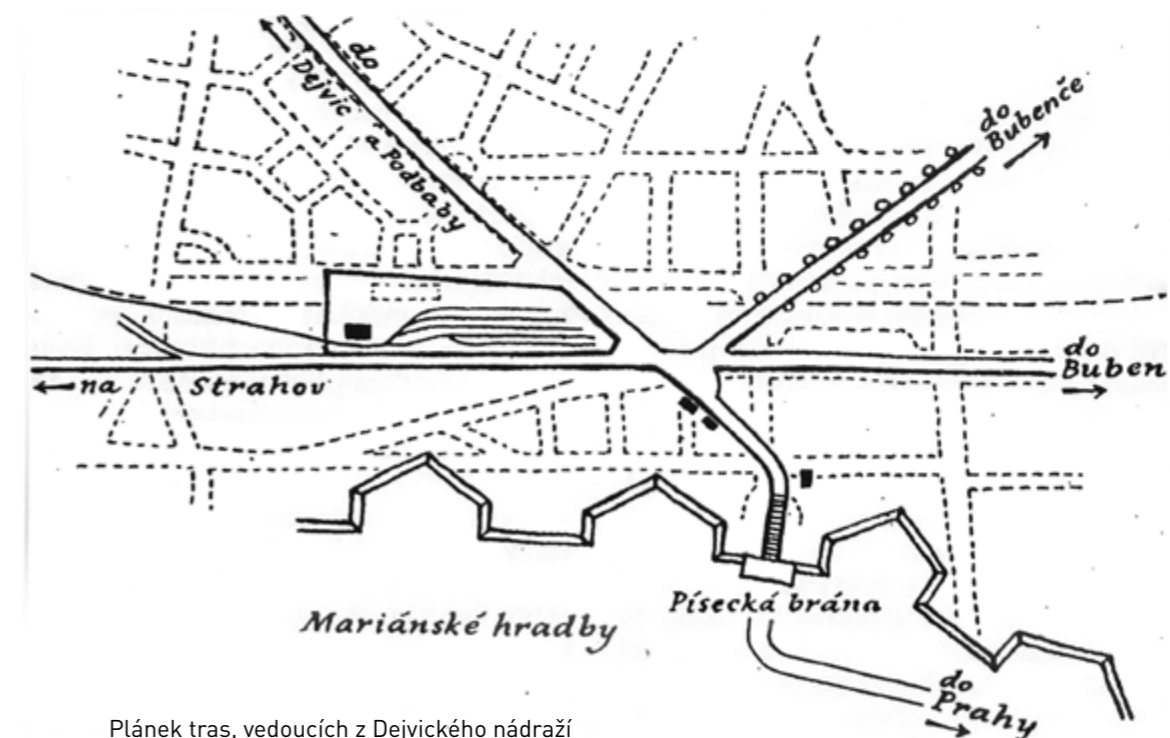


Vítání prvního vlaku, který přijel na nádraží Severní státní dráhy (dnešní Masarykovo nádraží) 20. srpna 1845

Železniční nádraží Praha - Dejvice bylo původně založeno jakožto koncová stanice koněspřežné dráhy z Prahy do Lán, která byla v českých zemích historicky druhá, po koněspřežné trati České Budějovice - Linec. Od roku 1825 bylo plánováno prodloužení této trasy do Plzně, k jeho dokončení nicméně nikdy nedošlo.

U zrodu této trati stáli Kašpar hrabě ze Šternberka a Evžen hrabě z Vrby se svými společníky, kteří podali k dvorské kanceláři ve Vídni žádost o udělení výsady pro stavbu železné a dřevěné dráhy z Prahy do Plzně. Touto stavbou šlo především o hospodářské využití nerostného a přírodního bohatství a podporu průmyslu na území rodových panství těchto šlechticů. Přepravovat se mělo především dřevo a kamenné uhlí z okolí Radnic, patřících hraběti Šternberkovi. Budějovická koněspřežka byla koncesována v roce 1824 na 50 let, zatímco tato nově vznikající trať žádala privilegia na let 99, když byla podpořena hrabětem Kolovratem pro nespornou prospěšnost pro domácí průmysl. Návrh privilegia na stavbu dráhy byl schválen císařem Františkem I. 30. července 1827, nicméně pouze na standardních 50 let. Na základě tohoto privilegia vznikla C. k. privilegovaná Pražská železniční společnost, jejíž akcionáři a současní ředitelé byli převážně šlechtici, mimo výše zmíněné zakladatele například kníže Metternich, Furstenberk, hrabě Clam-Martinič. Jednalo se tedy vesměs o vlastníky panství, kterými měla nově vzniknuvší dráha procházet, doplněné o poradce, železniční odborníky, finančníky a vysoké panské úředníky.

Stavba dráhy počala pod vedením inženýra Gintla a jeho asistentů 4. května 1828. Dva roky poté byl již zahájen zkušební provoz z Brusky do stanice Wejhybka u Kladna. Dráha nakonec pro nedostatek financí skončila v údolí Klíčavy, uprostřed Křivoklátských lesů a vozilo se po ní buštěhradské a kladenské uhlí. Později byla pohlcena společností Buštěhradské dráhy. Rozchod tratě byl podle lišících se pramenů 1106 (shodně s budějovickou dráhou) / 1120 / 1067 mm. Byla tvořena krátkými plochými



Plánek tras, vedoucích z Dejvického nádraží

litinovými kolejnicemi, upevněnými na pískovcových kvádrech (původně měkký kačický, poté tvrdý žehrovický). Tento zvolený konstrukční systém nicméně přinesl problémy a vyústil v nákladné rekonstrukce, které ovlivnily hospodářské výsledky dráhy.

S výstavbou samotného pražského nádraží u křižovatky silnic před Bruskou, Karlovou, Mariánskou či Píseckou branou nicméně byly potíže, a to kvůli umístění stavby v pevnostním pásmu, ve kterém nechtěla vojenská správa povolit stavbu kamenných budov, jakož i kvůli velkému spádu přístupové cesty, na jejíž úpravu nebyly finance. Celý proces provázela vleklá jednání s metropolitní kapitulou na Strahově o přenechání části jí vlastněných polností „pod lípama“, na nichž měla budova budoucího nádraží stát. Výstavbu železnice navíc provázela chabý zájem veřejnosti, nejspíše právě kvůli průtahům v jednáních. S úpravou staničního pozemku se tak počalo až v červnu 1831, se stavbou budov v září téhož roku. Je tedy pravděpodobné, že stavba byla dokončena až roku 1832, přestože první vlak se dřevem do Prahy přijel již 17. října 1831. Za předpokladu, že již od března 1830 vyjížděly z Prahy na postupně prodlužovanou trať vlaky (dle pramenů tehdy provoz v úseku Bruska - Wejhybka (Kladno)), muselo být u Písecké brány položeno alespoň provizorní kolejiště.

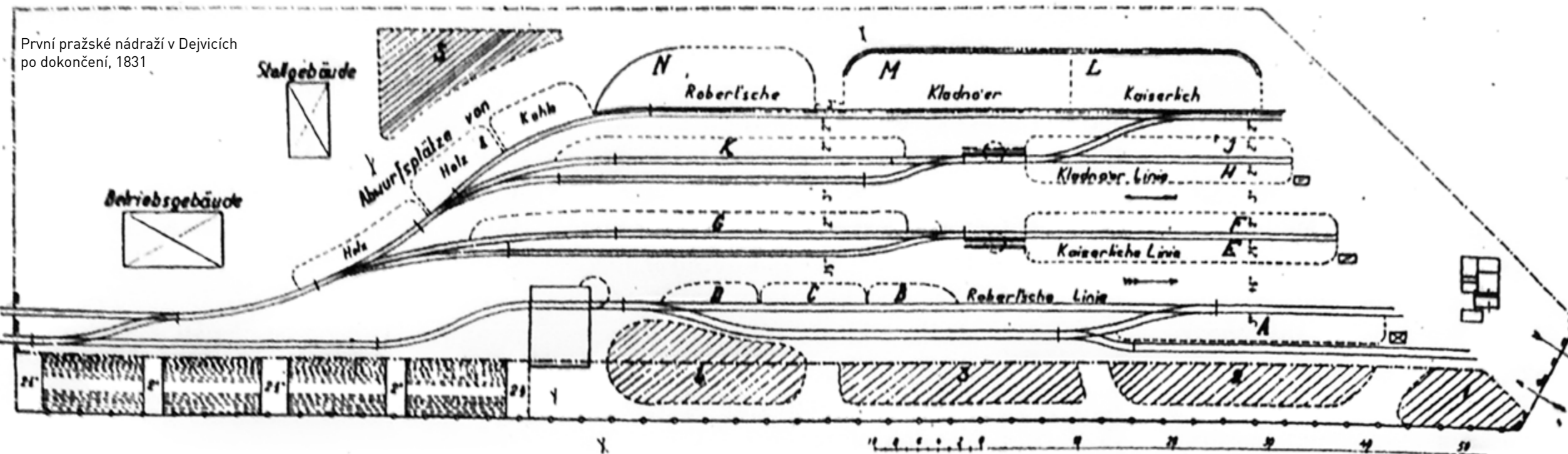
Dostavěný nádražní komplex pak krom provozní budovy čítal čtyři krytá skladiště, umístěná naproti ní. Dále se zde nacházela průjezdná budova s kovářskými, kolářskými a jinými dílnami pro údržbu vozidel. Nádraží disponovalo kolejištěm o sedmi průběžných a šesti kusých kolejích, propojených třinácti výhybkami. Prakticky všechny volné plochy podél kolejí byly využity jako nákladní plochy. Významní zákazníci měli své koleje a nákladní plochy odděleny od ostatních. Krajiné koleje na straně vzdálenější od hradeb zasahovaly do současného kolejiště, větší část však ležela až za podélnou osou provozní budovy směrem k městu (viz výkresy). Kruhové značky pak ve výkresu značí otočné nákladní jeřáby. Poslední pozů-

statek jeřábu byl odstraněn zhruba v 30. letech 20. století. Prvním památkově chráněným objektem nádraží Dejvice je patrová budova, dnes stojící proti nynější přijímací budově. Jedná se o provizorní bývalou budovu koněspřežky, původně přízemní stavbu z kamenného zdiva. Její patro a postranní přístavby pocházejí z pozdější přestavby nádraží společností Buštěhradské dráhy v 60. - 70. letech 19. století. Tyto přístavby jsou provedeny z cihlového zdiva. Společnost Buštěhradské dráhy koupila celou stagnující koněspřežku od knížete Furstenberka a v 1863 - 1869 ji celou přebudovala na parostrojní dráhu s rozchodem 1435 mm a prodloužila jí do koncového nádraží v Bubnech. Nádraží na Brusce, dnes Dejvice, bylo otevřeno 4. 11. 1863. Spojovací trať do Buben byla dokončena v roce 1868. Vedení tohoto prodloužení Královskou Oborou (Stromovka) si tehdy vyžádalo vystavění prvního pražského železničního tunelu. Součástí celého prodloužení a modernizace tratě byla i stavba drážního vodojemu (1869 - 1872), sloužícímu pro napájení parních lokomotiv. Vodojem stojí dochován dodnes, je pod památkovou ochranou a je tak pravděpodobně nejstarší dochovanou drážní vodárnou na území hl. m. Prahy.

V srpnu 1871 po napojení na státní dráhu v Bubnech proběhla jednání na přestavbu a rozšíření dejvického nádraží. Součástí bylo krom přeložení sousedící velvarsko-teplické silnice též užití pozemků dejvického dvora, tehdy patřícím svatovítské kapitule. V rámci rozšíření nádraží pak byla v roce 1873 vystavěna nová provozní, přijímací a obytná budova, která svému účelu slouží dodnes a je třetím památkově chráněným objektem. Nová budova nádraží byla postavena v pozdně klasicistním stylu Buštěhradské dráhy, charakteristickým půlkruhovým zaklenutím okenních i dveřních otvorů. Skládá se ze středního patrového sedmiosého objektu, propojeného přízemními křídly s postranními patrovými čtyřosými pavilony. Součástí této nádražní budovy je i prezidentský salonek v přízemí západního pavilonu se samostatným, odděleným nástupištěm, příjez-

dem a vstupem z ulice, který používal prezident při cestách z Pražského hradu do své rezidence v Lánech (stanice Stochov). Určení salonku je vyznačeno reliéfem českého lva nad portálem vstupních dveří ze strany nástupiště. Vybavení salonku se bohužel nedochovalo. Autorem plánů této stavby mohl být buď ing. Josef Chvála, který řídil pozemní stavby Buštěhradské dráhy od roku 1855, či po smrti chvály roku 1872 jeho asistent Saturnin Heller. Současná nádražní budova v polovině 90. let 20. století prošla rekonstrukcí.

Okolí nádraží - Čtvrť Dejvice, jak je známe dnes, byla celá najednou vystavěna od 20. let 20. století, po vzniku Velké Prahy (1922) a připojení Dejvic k hlavnímu městu, podle urbanistického plánu architekta Antonína Engela. Do čtvrti byla zavedena tramvajová, před válkou i trolejbusová doprava. Výstavba s centrem kolem Vítězného náměstí se postupně rozrůstala na sever. Roku 1978 bylo do čtvrti zavedeno metro (stanice Dejvická, Hradčanská) a přestavbou několika původních silnic vznikla též dnešní ulice Evropská, spojující centrum Prahy s letištěm.



INTERPRETACE ANALÝZ

- Okolí stavby tvoří výhradně uzavřené obytné bloky se stálou výškovou hladinou střech. Dejvice mají charakter poklidné rezidenční čtvrti s poměrně pestrou nabídkou drobných obchodů, situovaných v parteru většiny z ulic čtvrti.
- V naprosté většině jsou použity šikmé střechy
- Doprava je koncentrována na ulici Milady Horákové, kde se nalézá i hlavní komunikační uzel lokality - stanice metra A Hradčanská, na kterou navazují další složky pražské hromadné dopravy - linky tramvají i autobusů.
- Většina pěšího provozu je soustředěna na ulici Dejvická, kde lidé proudí mezi Vítězným náměstím a Hradčanskou. Na této ulici je také největší podíl občanské vybavenosti.
- Z analýzy hodnot jako zásadní vyplynuly průhledové osy ulic Wuchterlova a Eliášova na Katedrálu sv. Víta a na vládní budovy situované na protilehlé straně ulice Milady Horákové. Jako hodnotnou pak lze hodnotit i osu bulváru Dejvické, ústící u Hradčanské. Historicky jsou neocenitelné stavby starého Dejvického nádraží, které mají své nenahraditelné místo v historii české železniční dopravy i v historii samotné čtvrti. Cenný je i celkový homogenní architektonický charakter vlastní čtvrti, nesoucí znaky jedné éry architektury.
- Z analýzy problémů lze vyčíst nejpálčivější limity pro danou lokalitu, točící se především kolem vlastního tělesa železnice a dopravního tahu Milady Horákové, které v území tvoří velkou bariéru se značným množstvím nevyužitelných a hluchých míst. Vedení trati zabraňuje volnému pěšímu pohybu na protější stranu Milady Horákové, ten je tak sváděn do jediného místa - přechodu u stanice metra Hradčanská.
- Byla provedena komplexní analýza služeb v dané čtvrti, doplněná i o osobní zkušenost někoho, kdo v dané lokalitě žije již dlouhou dobu. V makroměřítku většího městského výřezu je vidět, že v širokém okolí Dejvic se nenalézají žádná obchodní centra s velkou koncentrací obchodů. Ze smíšených služeb jsou nejbližší centra Palladium a Šestka (bližší obchodní centrum by mělo vyrůst poblíž Veletržního paláce. Z větších prodejen potravin je pak nejbližší Kaufland na Podbabě a Billa na Letenském náměstí.
- Samotné Dejvice mají dostatek malých obchodů se základními druhy potravin (převážně večerky), drobné oděvní, obuvní obchůdky, interiérové doplňky, významně jsou zastoupeny bankovní služby a klenotnictví. Ve čtvrti je počet restaurací a hospod, s většinovým zastoupením české kuchyně.
- Co vzhledem k charakteru dopravního uzlu Hradčanské chybí, jsou rychlejší stravovací zařízení s pestřejším výběrem jídel, které jsou situované pouze kolem Vítězného náměstí u stanice metra Dejvická. V okolí jsou přítomny pouze klasické restaurace, které dobře fungují na pohodlné obědy a večere, ale ne na rychlou konzumaci při např. přestupu na vlak. Vzhledem k absenci koncentrace obchodů u metra Hradčanská by stálo za to prověřit možnost situování obchodního centra se značkovými obchody a kvalitnějšími butiky, které v bohatší čtvrti, již Dejvice jsou, nemají v současnosti větší zastoupení.

FORMULACE VIZE, VÝCHOZÍ INSPIRACE

Řešení diplomové práce skýtá velkou příležitost na eliminaci bariér, které vytváří železniční trať při zachování hodnot území. K tomuto dopomůže podzemní vedení tratě, které zprostředkuje území a umožní navíc jeho povrchovou dostavbu. Urbanisticky by měla dostavba vycházet ze stávajícího, dodnes fungujícího řešení čtvrti a brát v ohled její historický vývoj. Stanice by pak měla fungovat jako klíčový bod v území, její řešení by mělo odpovídat statutu a důležitosti dané lokality (blízkost Pražského hradu, Královského letohrádku, Letná apod.) Neměla by sloužit samoučelově, ale otevírat se do území prostřednictvím koncentrované kvalitní občanské vybavenosti, která v takto exponovaném dopravním uzlu v současnosti chybí. V návaznosti na vytvoření centra občanské vybavenosti mě pak láká forma prostupného multifunkčního marketu s bohatou nabídkou čerstvých potravin a stravovacích služeb. Tato idea je inspirována např. markety v Madridu, Londýně či Rotterdamu, které vytváří v území takřka komunitní centrum, kde se při nákupu čerstvého ovoce, masa, mořských plodů a plejády dalších potravin, při konzumaci jídel i běžném nakupování, schází obyvatelé čtvrti a market tak vytváří navýsost živý městský prostor.



Mercado San Miguel, Madrid



Santa Caterina Market, Barcelona



Mercado San Miguel, Madrid



Covent Garden Market, London



Rotterdam Market

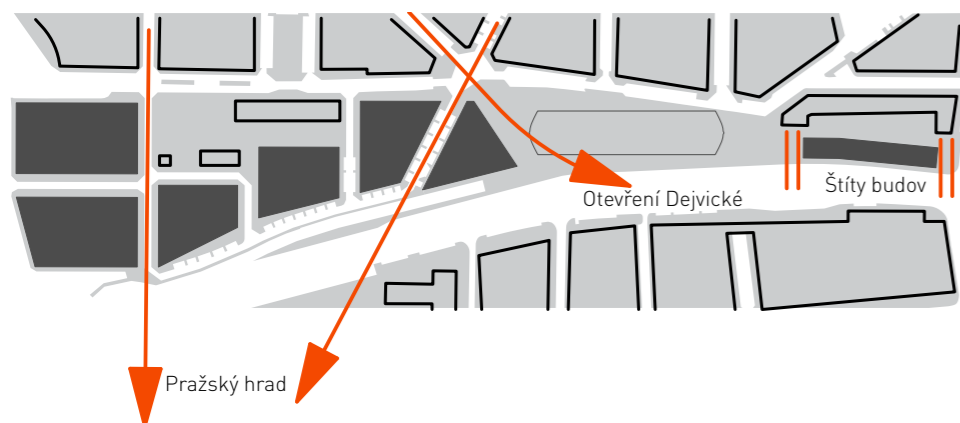
PRŮVODNÍ ZPRÁVA

URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ:

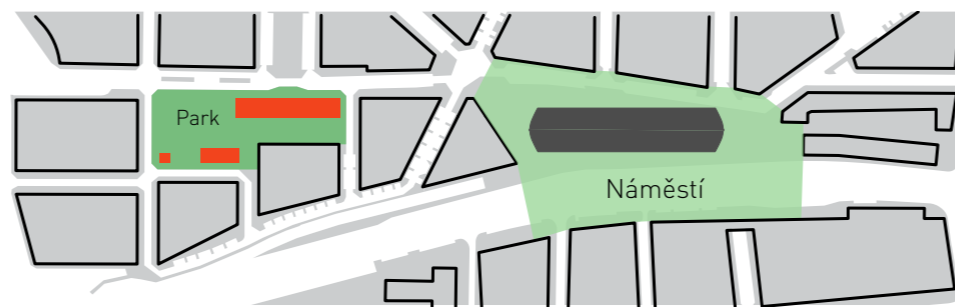
Koncepčně je řešeno zaplnění území od Prašného mostu po Špejchar při zakopání železniční trati pod povrch. Navržena je bloková zástavba, respektující výšku okolní zástavby a vyznačující se šikmými střechami, v souladu s charakterem čtvrti. Jedná se o bytové domy s pronajímatelným veřejným parterem a podzemními garážemi pro rezidenty. Zachovány jsou staré budovy Dejvického nádraží, kterým bude přidělena nová funkce. Kolem nich je vytvořen park, připomínající historii tohoto unikátního místa prostřednictvím zakomponovaných částí kolejí v povrchu (po vzoru např. Highline v New Yorku). V klínu ulice Dejvické, Eliášovy a Milady Horákové je pak navržena administrativní budova s veřejným parterem. Její trojúhelníkový tvar, otevírající se od Dejvické ulice směrem k ulici Milady Horákové má za cíl otevřít toto rozhraní prostorů Dejvické a Milady Horákové právě směrem do Dejvického bulváru a poukázat tak na jeho důležitost. Další administrativní budova poté doplňuje blok podél ulice Milady Horákové ke křižovatce Špejchar. Zmíněná budova nechává vyniknout štíty budov stávající nedostavěné části bloku.

Dopravně je nově zastavěné území dostupné z ulice Václavkovy. Hlavní pohyb vozidel je směřován ze západu na východ, jednosměrnou ulicí, vedoucí podél ulice Milady Horákové. Parkování pro rezidenty je řešeno v podzemí jednotlivých bloků. Další, primárně kolmá, parkovací stání jsou pak navržena v jednotlivých ulicích, po každém čtvrtém stání je v ulicích vysazen strom.

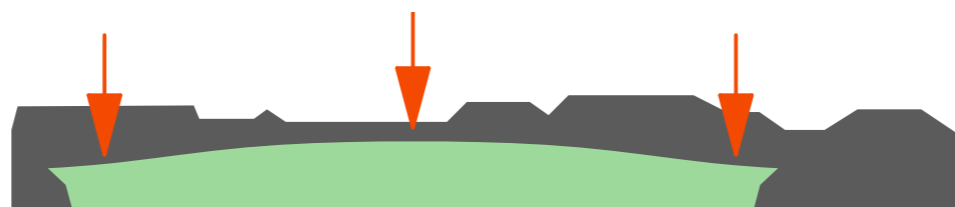
Vzhledem k podzemnímu vedení vlakové trati některé z bloků nebudou moci být založeny přímo nad drážním tělesem, ale budou ho muset obkročit.



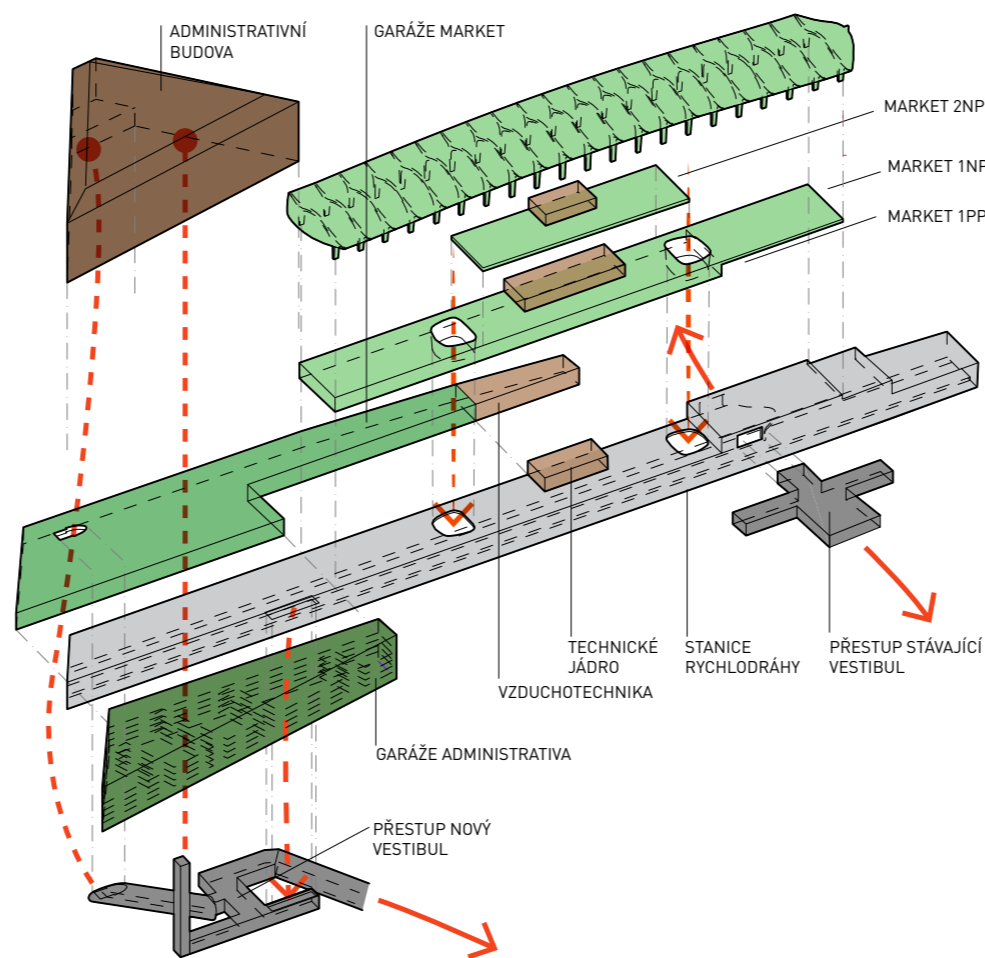
Stanice rychlodráhy se nalézá v podzemí v blízkosti současného vestibulu stanice Hradčanská, se kterým je propojena. Je navržen druhý vestibul metra, přístupný z hrotu administrativní budovy u Dejvické ulice. Tento vestibul zahrnuje jak vstup do metra, tak přístup k nástupišti rychlodráhy. Samozřejmostí je bezbarierový přístup výtahem. Nový vestibul bude po otevření vytížen výhradně rezidenty Dejvic, zatímco stávající bude využíván spíše pro tranzit mezi rychlodráhou, metrem a ostatními složkami MHD. Tím se mírně změní pěší situace v lokalitě.



S hlavním prostorem na povrchu v bezprostředním okolí stanice Hradčanské se pak návrh snaží zacházet jako s náměstím, a ne jako s dvěma ulicemi. Nadzemní hmota stanice (market) nevymezuje pevně uliční čáry a neudrží hladinu říms okolní zástavby. Naopak, tato hmota se záměrně chová jako solitérní, z důvodů jasné odlišitelnosti od okolí. Hmota není vytažena do výškové úrovně okolních střech z důvodu vizuálního kontaktu se střešní krajinou na opačných stranách „náměstí“. Tím je sledováno vizuální vnímání řady budov Dejvické a Milady Horákové jako jednoho prostoru.



Viditelnost střešní krajiny celého náměstí



• Funkční schéma celku stanice rychlodráhy a přestupů, marketu nad ní, doplňkových provozů - garáží v západní části pozemku a administrativní budovy nad nimi

ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ:

Stanice vlaku

Páteř stavby tvoří těleso rychlodráhy, vedené 14m pod povrchem ve stejném koridoru, ve kterém vedla železnice doposud. V prostoru dvou bloků, vymezených ulicemi Bubenečskou a Eliášovou, se nalézá ostrovní nástupiště, ze kterého se cestující na východní straně dostanou eskalátory do stávajícího vestibulu metra či na povrch. Nástupiště musí být dlouhé 200m, kvůli širšímu výběru variant vlakových souprav, které tak bude schopno pojmout. Ze západní části nástupiště se podchodem cestující dostanou do nově navrženého západního vestibulu metra, odkud je opět možný buď výstup na povrch do Dejvické ulice, či přístup eskalátory a šikmým výtahem na nástupiště metra A Hradčanská. Na nástupiště vlaku vedou dva bezbariérové přístupy - výtah na východní straně nástupiště, propojující ho se stávajícím vestibulem metra a výtah na západní straně, který vede rovnou na povrch a do nově navrženého vestibulu metra.

Technologické části stanice jsou situovány do západní a východní části stavby s nástupištěm uprostřed. Jsou takto rozděleny podle technologických zařízení na silnoproud a slaboproud. Jednotlivé měniče a technologická zařízení každého systému stanice jsou umístěna v samostatných místnostech, kvůli odstínění magnetického pole, které vysoké napětí u traťového vedení vytváří.

Nákupní centrum / market

Druhou programovou část celku pak tvoří třípodlažní nákupní centrum (1 podzemní a 2 nadzemní podlaží), nalézající se nad stanicí. Centrum je přístupné rovnou z východního vestibulu metra / rychlodráhy (Úroveň přestupu -5,300 pod povrchem).

Nadzemní část nákupního centra / marketu je pak řešena jako ladná, jednopodlažní, prostupná hala s vestavěným druhým podlažím ve středové části. K tomuto kroku mě vedly urbanistické cíle, kdy vyšší hmota by rozdělila prostor Dejvické - Milady Horákové na dvě ulice a vytratil by se tak dojem náměstí se solitérem uprostřed. Budova je přístupná šesti vchody, rozmístěnými ze stran a v obou průčelích, ve snaze neregulovat pohyb pěších do jednoho místa, ale umožnit volný pohyb skrz území. Otevřená nadzemní hala marketu je pak vertikálně propojena s podzemním podlažím nákupního centra i s tělesem rychlodráhy pod ní dvěma rozměrnými atrií, která přináší přirozené osvětlení do těchto podzemních prostor. Atria jsou v rozhraní nevytápěné stanice vlaku a vytápěných prostorů nákupního centra zasklena.

Prostory marketu jsou řešeny jako open space, kdy je vyhrazen otevřený pronajímatelný prostor, po částech uzavíratelný skleněnými posuvnými stěnami. Vzájemné oddělení obchodů / nájemců těchto prostorů bude řešeno nábytkem, popř. skleněnými zástěnami. Naskladnění bude řešeno v rámci samotných obchodů. V přízemí nákupního centra se v jeho západní části nachází jídelní sekce, hostičí provozovny stavěné na rychlou konzumaci zákazníků. Předpokládána je příprava jídel z polotovary. Ve východní části přízemí se nachází část klasického marketu s volným pultovým prodejem potravin. 2NP je pak vyhrazeno pro prestižnější obchody a butiky,

kteřé se ovšem mohou nalézat i v ostatních patrech.

V centrální části nákupního centra se nachází jádro, ve kterém se nachází chráněná úniková cesta, zásobovací a technické prostory v 1PP, WC pro veřejnost a šatny pro zaměstnance v přízemí a kanceláře vedení nákupního centra v 2NP. V každém podlaží jsou též navrženy WC pro zaměstnance.

Garáže

Doplňkové prostory marketu, garáže pro 108 automobilů, se nalézají v jednopodlažní podzemní hmotě nad tělesem rychlodráhy v západní části pozemku. Je v nich umístěn zásobovací vstup do jádra, jakož i vstup přímo do 1PP nákupního centra. Za předpokladu investorské součinnosti jsou navrženy i garáže pro budoucí administrativní budovu v jihozápadní části pozemku, přiléhající k tělesu rychlodráhy. Kvůli vysoké potřebné kapacitě (295 stání) a minimu využitelného místa pro rampy jsou řešeny jako čtyřpatrové s automatickým systémem parkování. Vzhledem k předpokládanému nárazovému zatížení jsou navrženy 4 výtahy pro auta pro co nejrychlejší obsluhu. V prostoru nad automatickými garážemi v úrovni 1PP je pak vyčleněno standardní parkování pro hosty.

Design, forma:

Ač je budova koncipována jako solitér a má reprezentativní ambice upozorňovat na důležitost místa, ve kterém se nachází, je v tomto případě žádoucí, aby svou formou zároveň čerpala z jeho historie a do jisté míry replikovala jeho znaky, s cílem dosažení pocitové integrace budovy do místa. Tvar nadzemní části marketu je inspirován tradiční typologií staveb marketů, ale i nádražních hal - klenuté prostory s rastrově se opakujícími vertikálními nosnými prvky. Klenutý halový prostor s centrálním světlíkem je doplněn o střechu s výraznými převisy, které vytváří krytou vnější proměnadu podél marketu. Cíl inspirace tradiční typologií, univerzálně užívanou po celém světě, je dát kolemjdoucím a cestujícím jasně najevo, o jaký druh stavby se jedná.

Hmoty a konstrukční prvky marketu se stanicí jsou uhlazeny do ladně plynoucích, tradicí inspirovaných tvarů a křivek, s cílem umocnit pocity klidu, pomalu plynoucího času a bezpečí, které mají v rychlém tempu městského života své potřebné místo.



Praha Hlavní nádraží



Herzog & de Meuron - Melbourne Flinders Street Station



Frankfurt Central Station

• Ukázky typologie vlakových stanic. Typologie marketů na předchozích stranách.

Jako silná inspirace v daném místě na mě působí Královský letohrádek. Konkrétně jeho „zobáček“ na vrcholu střechy je evokován i na vrcholu světlíku marketu a tvaru podhledů. Silným pražským architektonickým tématem jsou i zelenkavé měděné krytiny věží a střech významných budov v historických částech města. Budova marketu je v reakci na toto téma jednoduše obložena mědí.

• Pražská střešní krajina a frekventované užití mědi



Letohrádek královny Anny

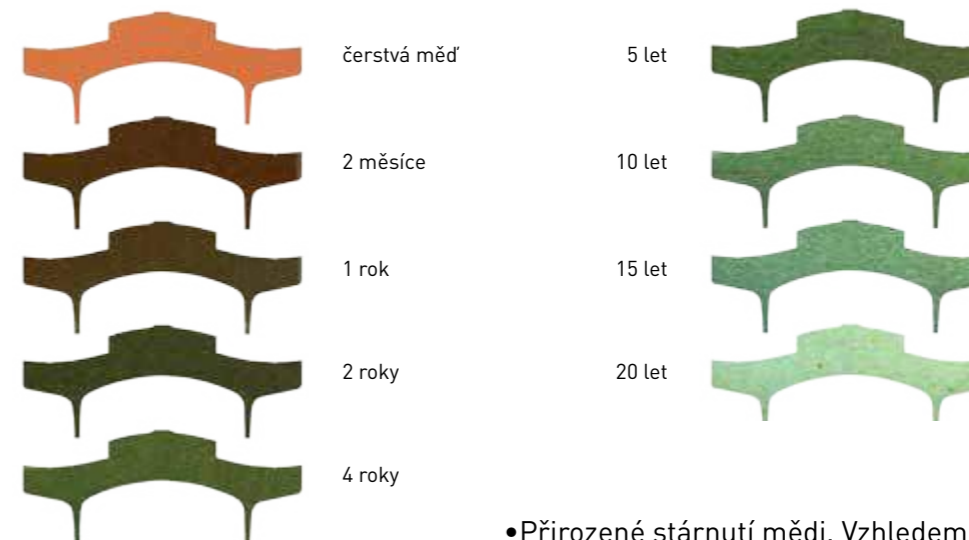


Měděná střešní krajina Prahy



Měděná střešní krajina Prahy

V interiéru se pak promítá bílá omítka na stropu haly a na sloupech a průvlacích marketu i stanice vlaku. Podlahy, zdi a stropy v podzemních podlažích marketu i stanice jsou navrženy v úpravě světle šedého leštěného betonu.

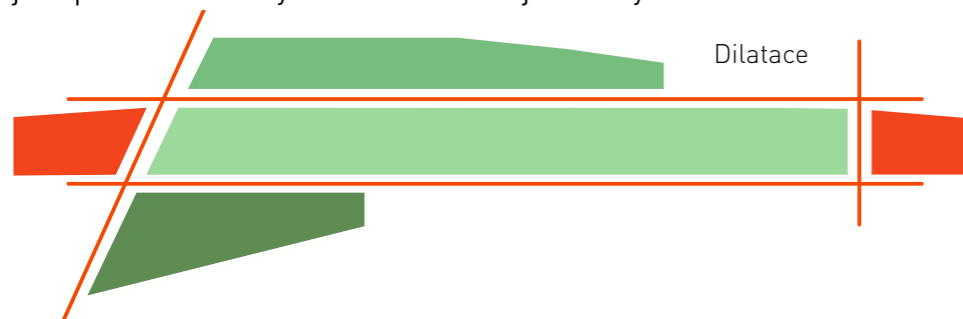


• Přirozené stárnutí mědi. Vzhledem k exponovanému místu ve městě s počtem kyselých dešťů předpokládám mnohem rychlejší stárnutí. U měděných desek, nacházejících se pod převisy střechy, se předpokládá umělé „zestárnutí“ za pomoci užití kyselých směsí, tak, aby byl výsledný dojem obkladu celé stavby homogenní.

KONSTRUKČNÍ SYSTÉM, TECHNICKÉ ŘEŠENÍ:

Nosné konstrukce

Konstrukčně je celek rozdělen na tři části, které jsou od sebe navzájem oddilátovány. První úsek tvoří hlavní podzemní tělo stanice rychlodráhy s marketem nad ní. Druhý tvoří garáže administrativní budovy, přiléhající k tělu rychlodráhy z jihu. Třetí pak tvoří jednopodlažní část garáží marketu, přiléhající k tělu rychlodráhy ze severní strany. Od stanice rychlodráhy jsou pak oddilátovány i samotné navazující tunely.



Tělo stanice, široké 22700 mm, vynáší dvě masivní železobetonové podzemní stěny o tloušťce 800mm, které jsou prodlouženy hlouběji, z důvodu založení na skalní hornině. Z jižní strany pak k tělu rychlodráhy v místě u Bubenečské ulice těsně přiléhá tunel Blanka. Tyto podzemní stěny tvoří základ nadzemního vertikálního nosného systému marketu. Podzemní část stavby - vlastní stanice a 1PP marketu - je dvoupatrová, s rozdělením v úrovni přestupu do východního vestibulu metra. Konstrukční výška stanice je 8700 mm, 1PP marketu nad ní je pak vysoké 5300mm. Z důvodu zachování komfortní světlé výšky je doprostřed tělesa přidána na osu řada železobetonových sloupů s průvlaky v rastru 7500 mm.

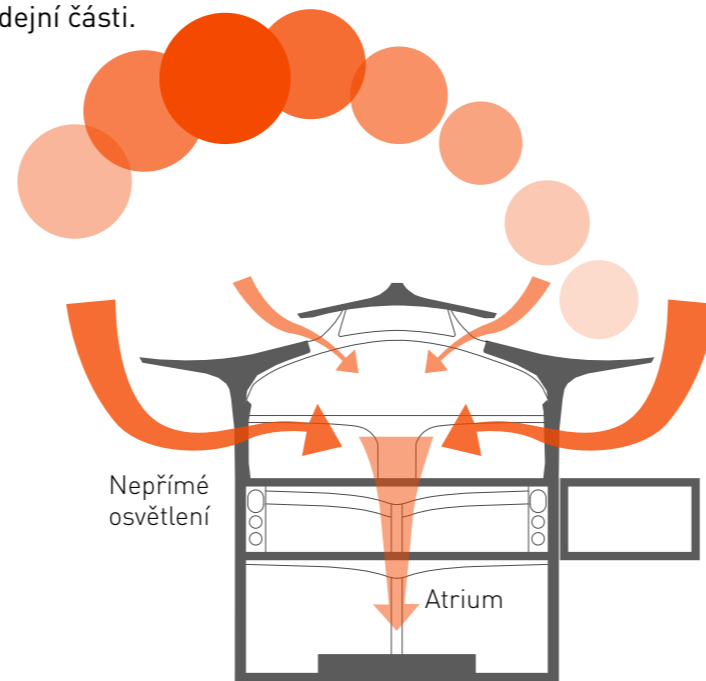
Tento rastr poté určuje i rytmus železobetonových pilířů nadzemní části marketu. Nadzemní část nákupního centra je řešená jako podélně i příčně osově souměrná hala, vynášená železobetonovými pilíři v rastru 7500mm, usazenými na obvodových podzemních stěnách stanice. Ve středové části haly je vloženo druhé patro, s konstrukční výškou 4500 mm. Zastřešení haly s rozponem 22700 mm je vyřešeno masivními zaklenutými nosníky z lepeného dřeva, které přechází do stran v organický přesah střechy. Nosníky jsou kloubově uloženy na sloupech a vzájemně ztužené příčnými nosníky z lepeného dřeva. Podélně pak ve střední části střechy stoupá světlík. Dřevěné prvky jsou použity i ve skladbách obvodového pláště a střechy, které kotví měděnou krytinu. Kvůli udržení jednotného technologického postupu s ohledem na tradiční sklady měděných střech (u mědi je nežádoucí, aby přišla do styku s ocelovými konstrukcemi, byl zvolen právě systém z lepených a standardních dřevěných nosných prvků). V konstrukci haly je myšleno na jednoduchost výroby, hala si zachovává jeden příčný profil, který z konců souměrně stoupá ke středu haly po podélné křivce. V celé délce haly se proto objevuje tentýž typ příčného nosníku, který je ukládán na různě vysoké betonové sloupy. Ve podélné ose příčného profilu má hala marketu v nejnižších bodech na obou svých koncích 9790 mm na výšku, v nejvyšším bodě ve středu je pak vysoká 15885 mm.

Tvar profilu haly spojuje stavařské principy s architektonickým designem. Ladné organické křivky se zrcadlí na tvaru železobetonových průvlaků, které směrem ke sloupům inverzně připomínají tvar střechy marketu.

Konstrukční systém jednopodlažních garáží marketu vychází z konstrukčního systému hlavního těla rychlodráhy. Navrženy jsou podzemní železobetonové stěny, založené na desce, dotažené pilotami na úroveň únosné horniny. Zastropení je provedeno železobetonovou deskou, vyztuženou mohutnými průvlaky. Konstrukční systém čtyřpatrových podzemních garáží administrativní budovy vychází ze subtilního železobetonového stěnového nosného systému, který je navržen podle rastru stání, vyžadovaného automatickým parkovacím systémem.

Marketem vertikálně prochází od 1PP do 2NP vložené samonosné jádro, sdružující podpůrné provozy, jako například technické místnosti, šatny, WC, či kanceláře.

Obchody marketu pak jsou navrženy volným systémem, inspirovaným například zónami volného obchodu na letištích. Jsou vytyčeny zóny, ve kterých se obchody budou nalézat, které jsou ohraničeny drážkou v podlaze a v konstrukci, spuštěné ze stropu, či na sloupcích. V drážce se pak po oddílech pohybují posuvné skleněné stěny, které uzavírají jednotlivé prodejní části.



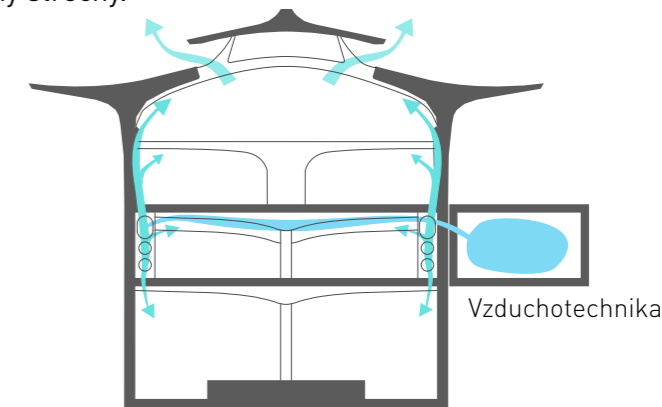
Osvětlení

Nadzemní hala marketu je architektonicky řešena jako co nejotevřenější, která zároveň zachovává pocit bezpečí. Ten psychologicky vytváří dlouhé přesahy střechy, které zároveň fungují jako stínění. Do haly tak proniká vysoké množství měkkého rozptýleného světla, přisvětlování je zaručeno i středovým světlíkem. Díky architektonickému řešení však návštěvníci nikdy nebudou oslněni přímým slunečním svitem, který je zde nežádoucí. Přirozené osvětlení podzemních pater objektu - 1PP nákupního centra a stanice rychlodráhy, je zajištěno dvěma velkými atrii, jimiž vedou eskalátory, propojující jednotlivá patra objektu. Hlavní osvětlení podzemních pater nicméně bude většinou řešeno jako umělé.

Hlavní umělé osvětlení haly je provedeno wall washingem její stropní části svítidly ze stran každého z nosníků a následným odrazem světla od bílé stropní hmoty. Samotné obchody jsou pak přisvětlovány led páskami v konstrukcích, které obchody ohraničují. Vnitřek obchodů pak je nasvícen standardními bodovými svítidly.

Podzemní část stavby je nasvícena totožným principem, kdy významnou roli hraje wall washing stropu.

Je navrženo i akcentové vnější osvětlení střešních přesahů, které obstarávají svítidla, instalovaná v dlažbě, nasvícující v noci zesponu rozrastrované pilíře a přesahy střechy.



Vzduchotechnika

Hlavní větrání stanice je řešeno odlišným systémem od standardní vzduchotechniky, kdy centrální vzduchotechnické zařízení, nacházející se za Prašným mostem, nahání vzduch ventilátory do tunelu a vzduch do stanice je tak brán prouděním z tunelu. Ostatní provozy objektu však již musejí být zásobovány čerstvým vzduchem standardně.

Velké rozměry otevřené haly znamenají značný objem prostoru (27800 m³), který bude třeba odvětrávat. Přirozené větrání se odehrává střešním světlíkem. Pro návrh vzduchotechniky počítám se čtyřmi výměnami vzduchu za hodinu, kdy u tak velkých prostor by byly vícenásobné výměny zbytečné z důvodu velkého objemu cirkulačního vzduchu. Halový prostor je pro návrh vzduchotechniky podélně rozdělen na tři části - dvě krajní a středovou, kterým jednotlivě doručují čerstvý vzduch oddělená potrubí. Jeho průřez bude ale i tak činit cca 1x1,2m v jeho nejširším místě. Proto jsou pro vedení potrubí objektem navrženy instalační přístěny, vedoucí podél obvodových stěn v celé délce 1PP. Do haly je vzduch vyváděn architektonicky ztvárněnými výdechy podél pilířů. Instalačními přístěnami jsou zároveň vedena potrubí, obsluhující i 1PP marketu, jakož i potrubí, přifukující čerstvý vzduch do stanice vlaku. Vzduchotechnická potrubí jsou ve sníženém podhledu 1PP ve středové části marketu centrálně svedena prostorem jádra do vzduchotechnické místnosti, nacházející se v hrotu jednopodlažní postranní hmoty garáží marketu. Každou z jednotlivých částí stavby obsluhuje samostatná vzduchotechnická jednotka.

Požární bezpečnost

V celém objektu se počítá se zavedením sprinklerů, čímž se může prodloužit standardní maximální délka nechráněné únikové cesty. Únik z garáží, do kterých je zakázán vjezd vozidel s LPG, je navržen pomocí několika chráněných únikových cest, vedoucích na povrch. Z přízemní a nadzemní části marketu je rychlý únik zaručen šesti běžnými východy a jednou chráněnou únikovou cestou v jádru budovy. Z 1PP je pak únik navržen chráněnými únikovými cestami a únikem do otevřeného předprostoru vestibulu metra. Únik z nástupiště stanice rychlodráhy je uskutečněn buď do obou vestibulů, či do tunelů.



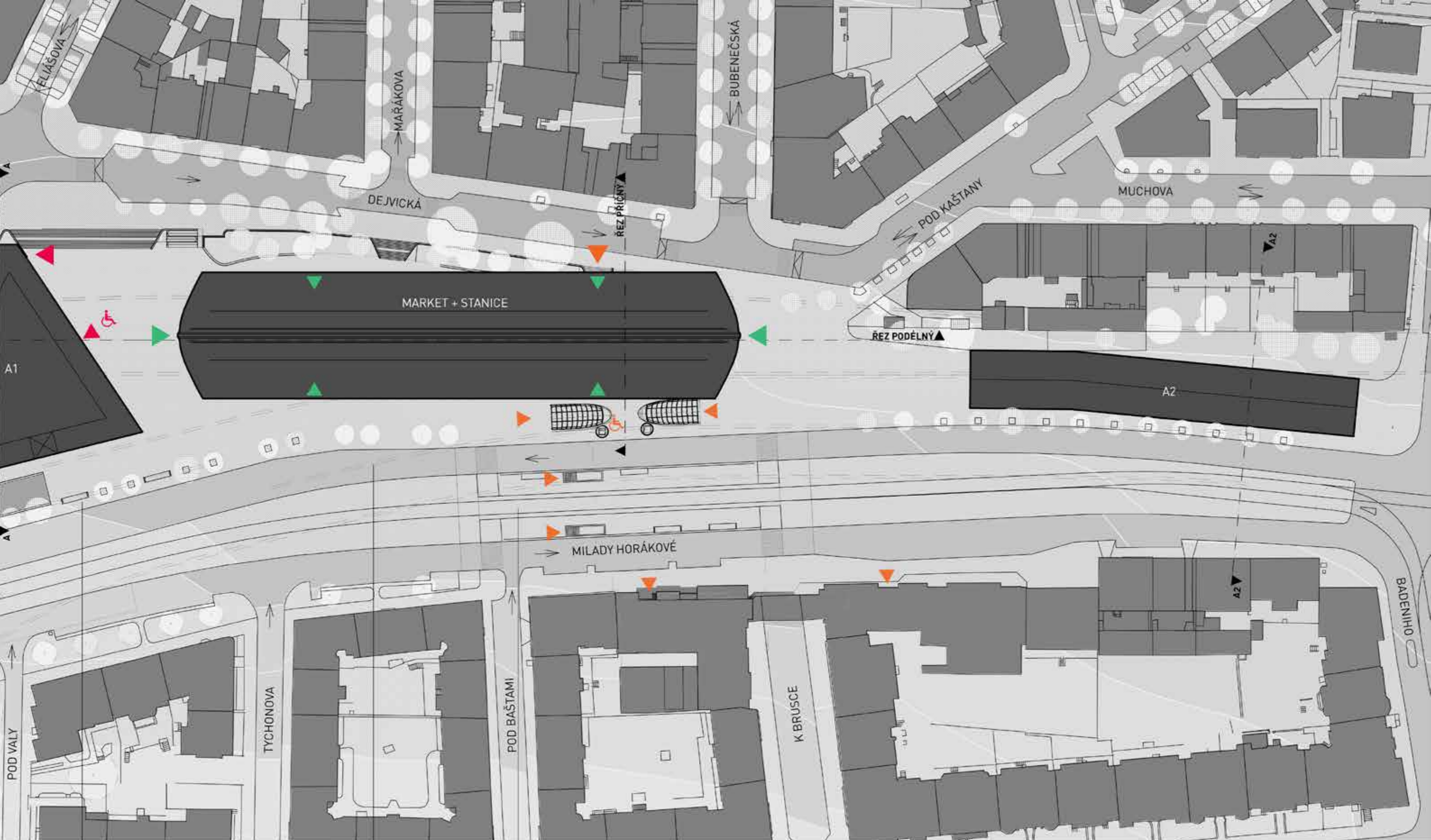
PODCHOD
PODZEMNÍ VEDENÍ RYCHLODRÁHY

STARÝ DRÁŽNÍ VODOJEM

PARK

NOVĚJŠÍ BUDOVA DEJVICKÉHO NÁDRAŽÍ

PŮVODNÍ STARÁ NÁDRAŽNÍ BUDOVA



AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY HRADČANSKÁ

TUNEL BLANKA

TRAMVAJOVÉ ZASTÁVKY HRADČANSKÁ

- B1-5** BYTOVÉ DOMY S VEŘEJNÝM PARTEREM
- A1-2** ADMINISTRATIVA S VEŘEJNÝM PARTEREM

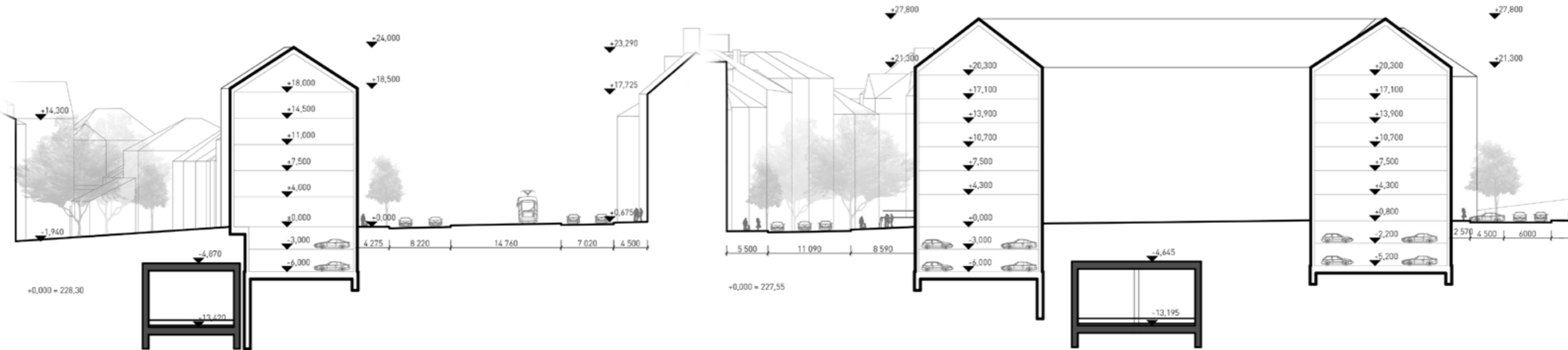
- NOVÁ ZÁSTAVBA
- STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA
- SILNICE
- CHODNÍKY

- VSTUP MARKET
- VJEZD GARÁŽE
- VSTUP METRO HRADČANSKÁ
- VSTUP NOVÝ ZÁPADNÍ VESTIBUL METRO

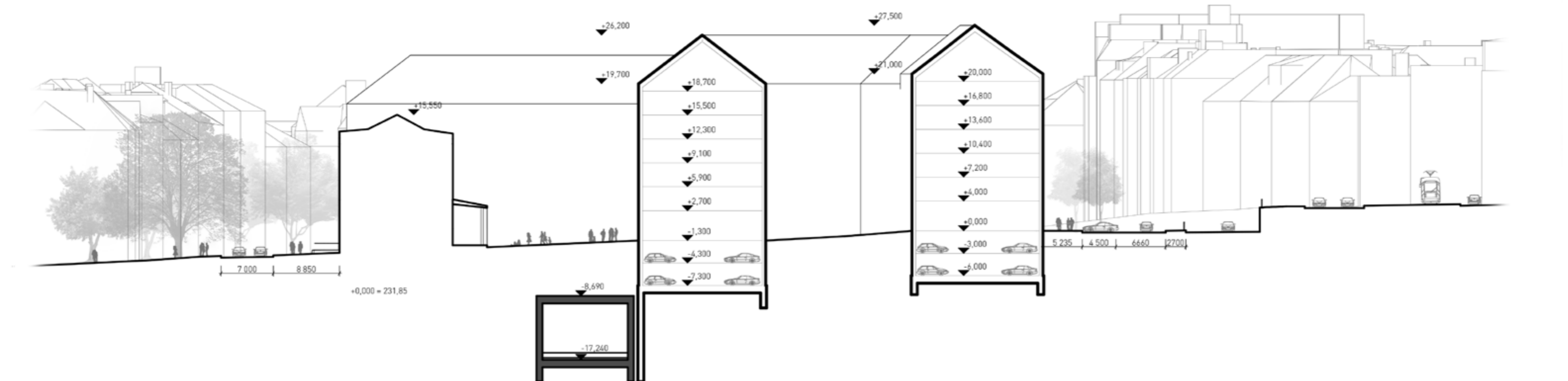


ŘEZ A2 | ADMIN. BUDOVA A 2

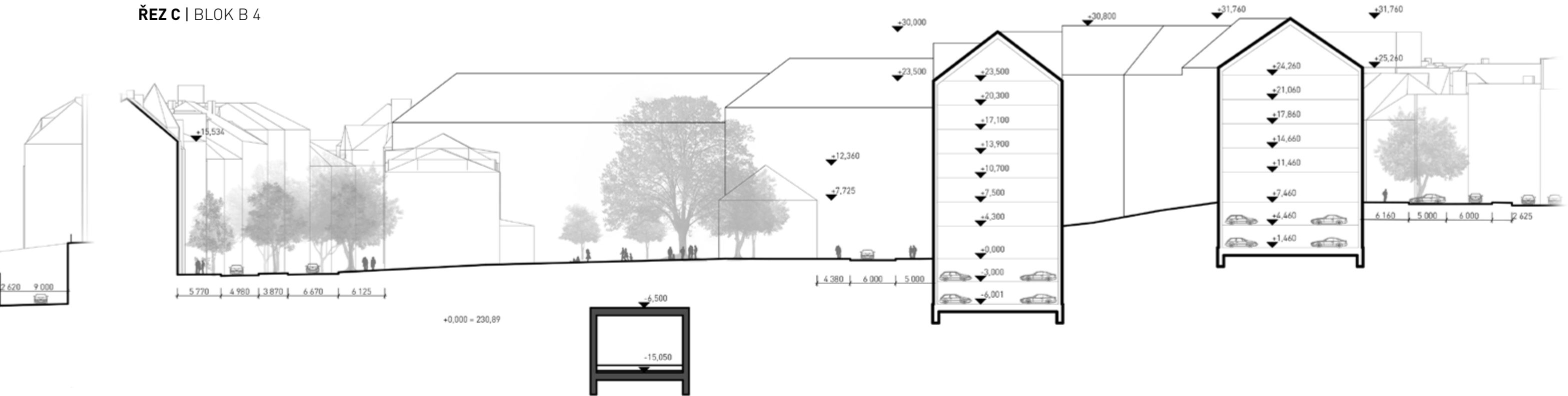
ŘEZ B | BLOK B 5



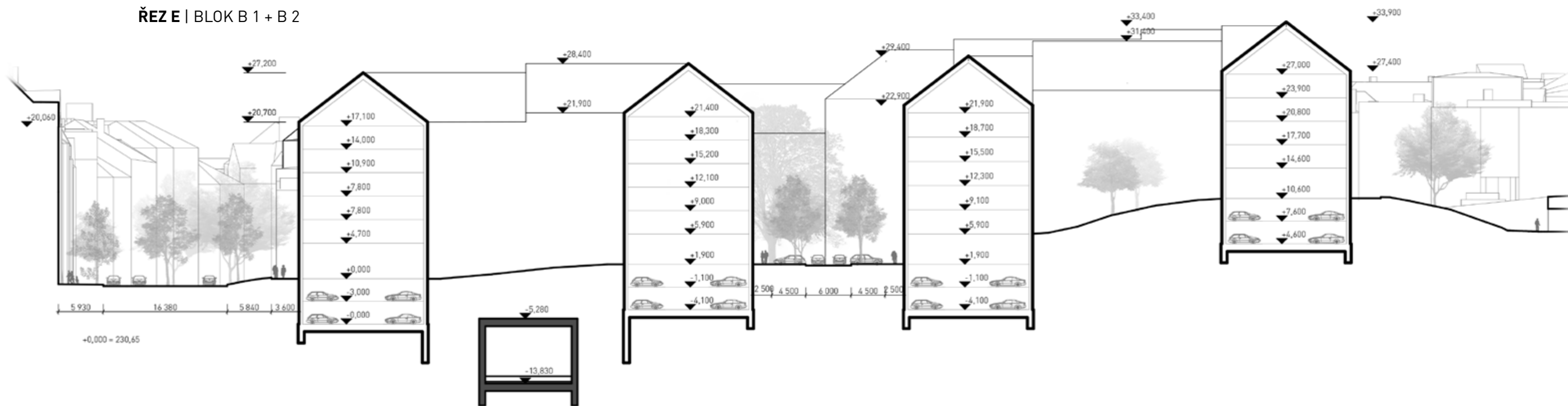
ŘEZ D | BLOK B 3

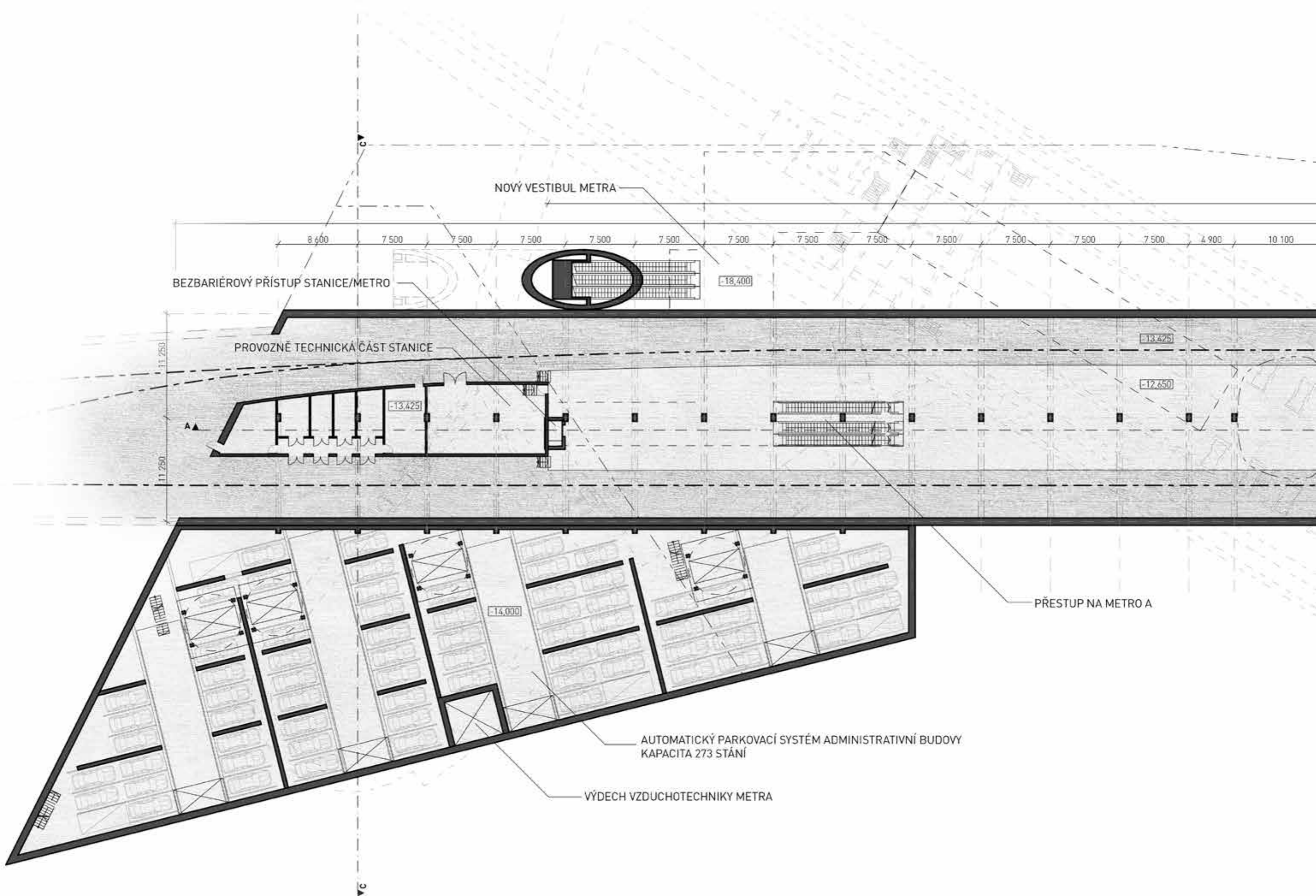


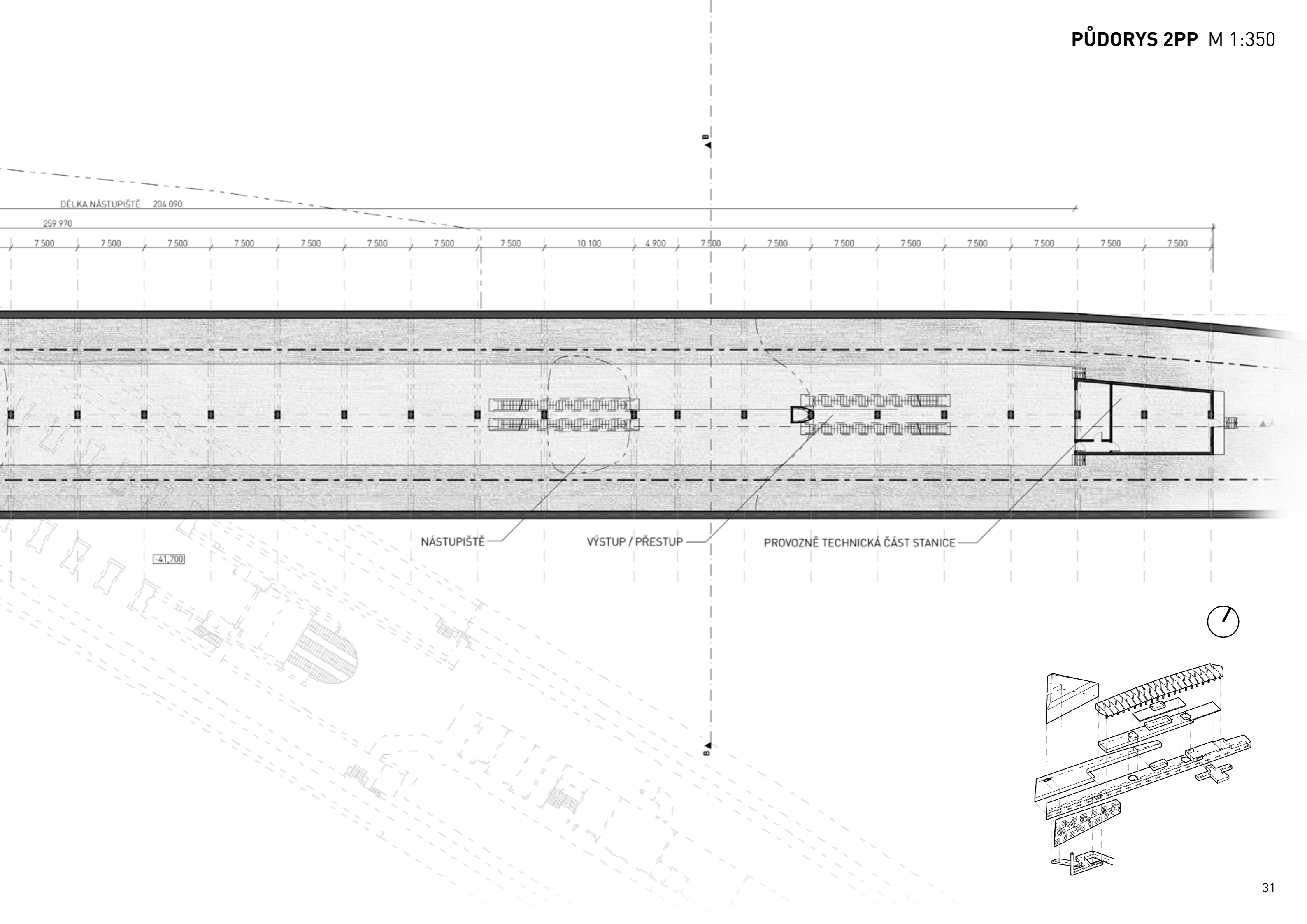
ŘEZ C | BLOK B 4



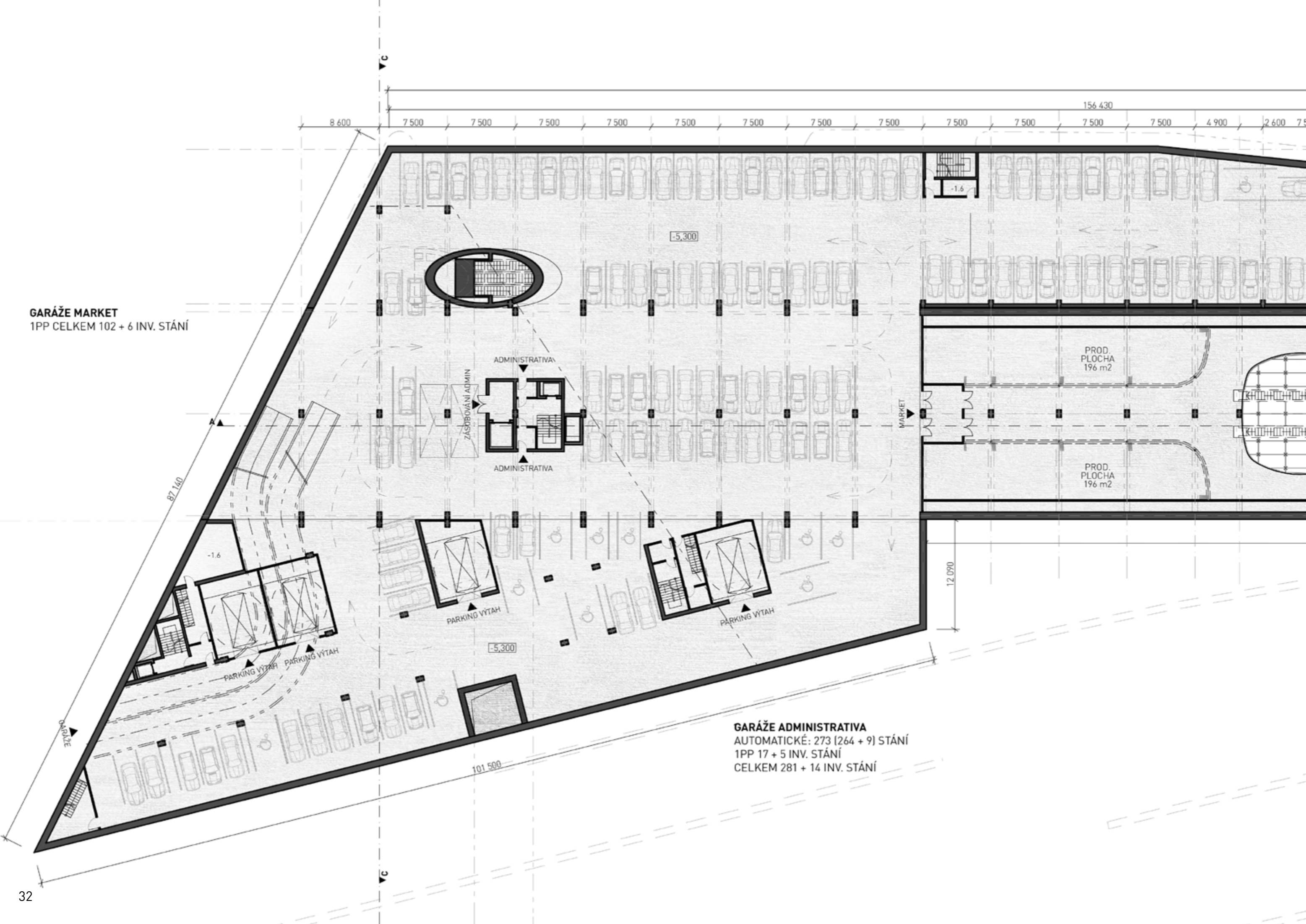
ŘEZ E | BLOK B 1 + B 2



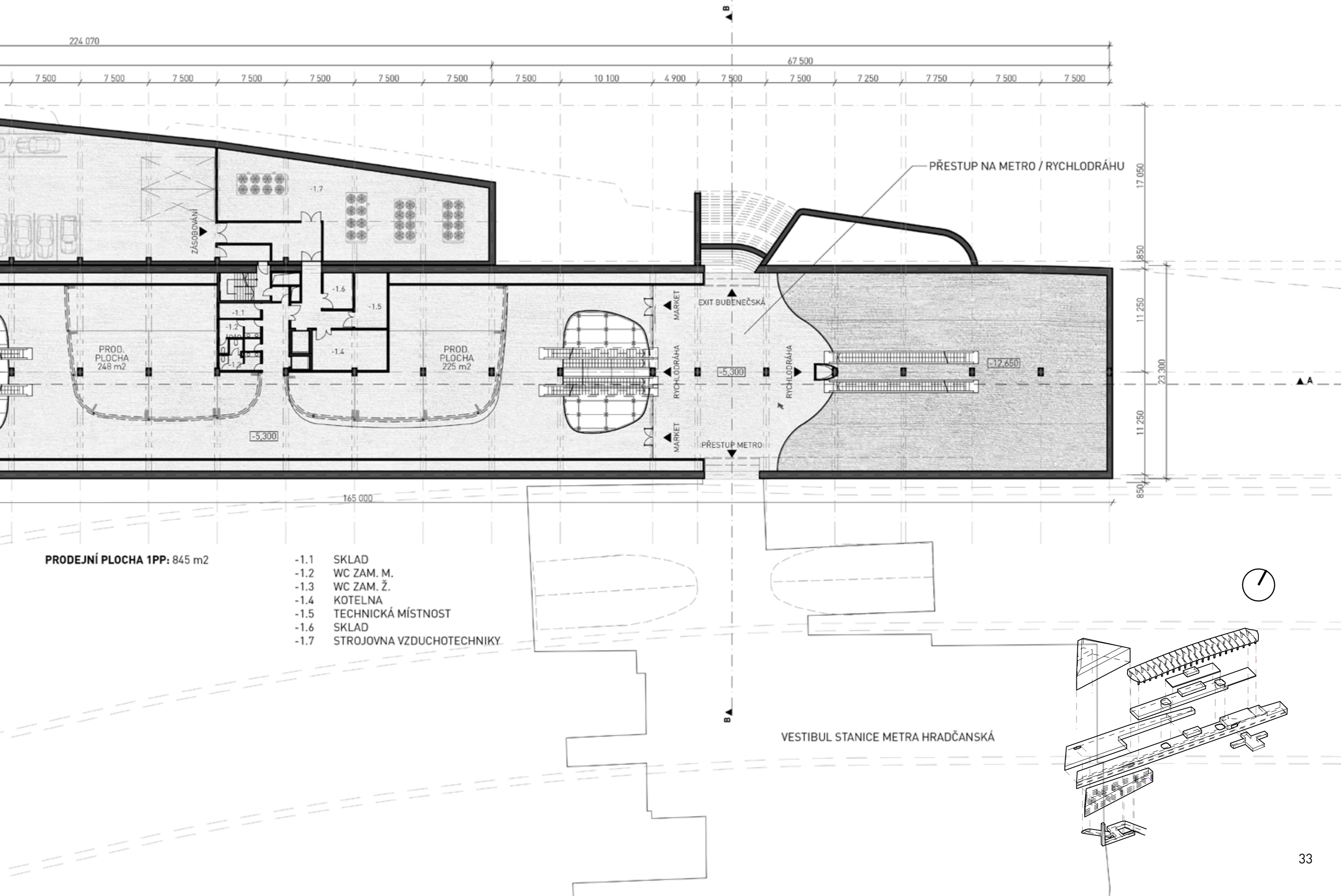


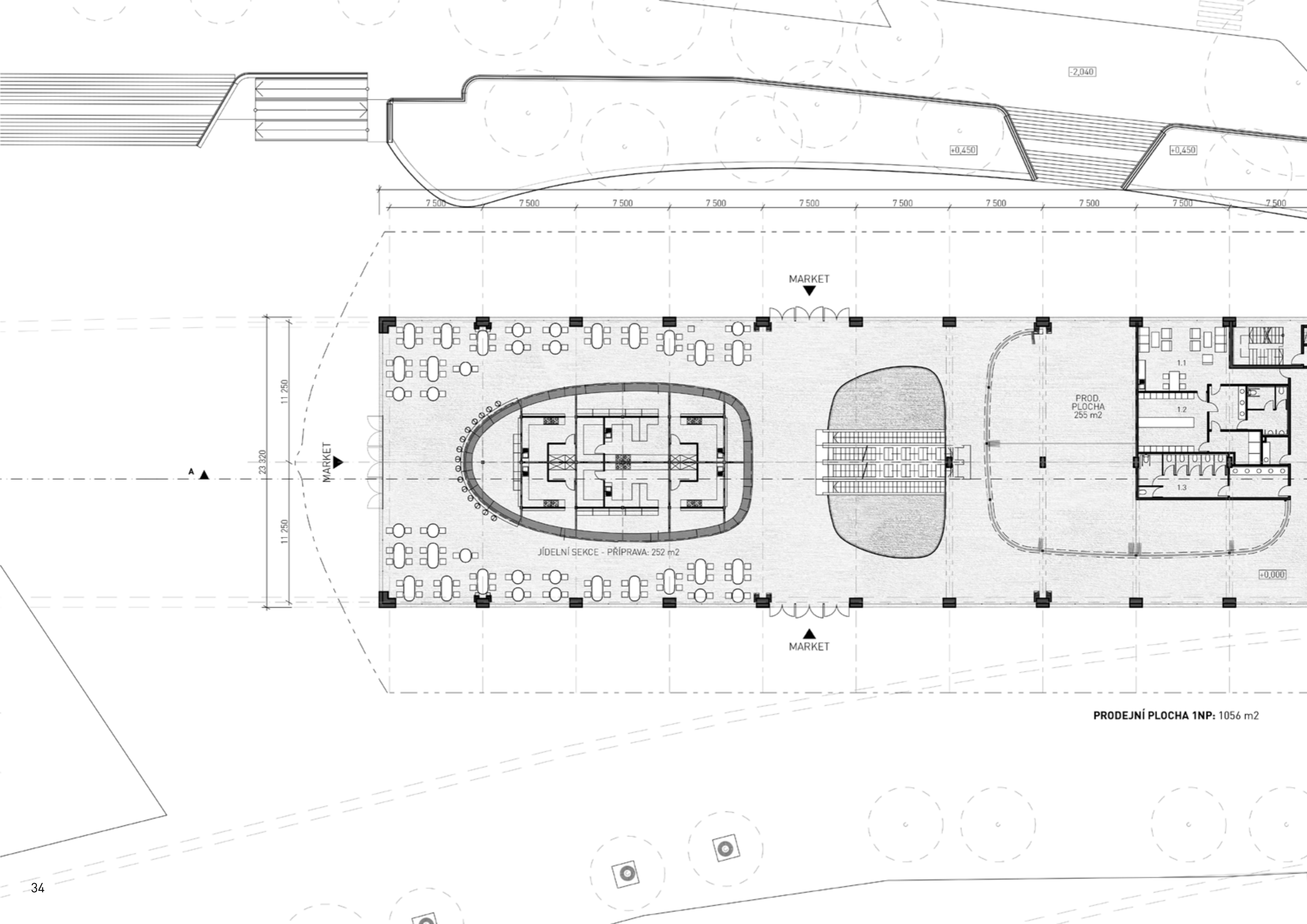


GARÁŽE MARKET
1PP CELKEM 102 + 6 INV. STÁNÍ

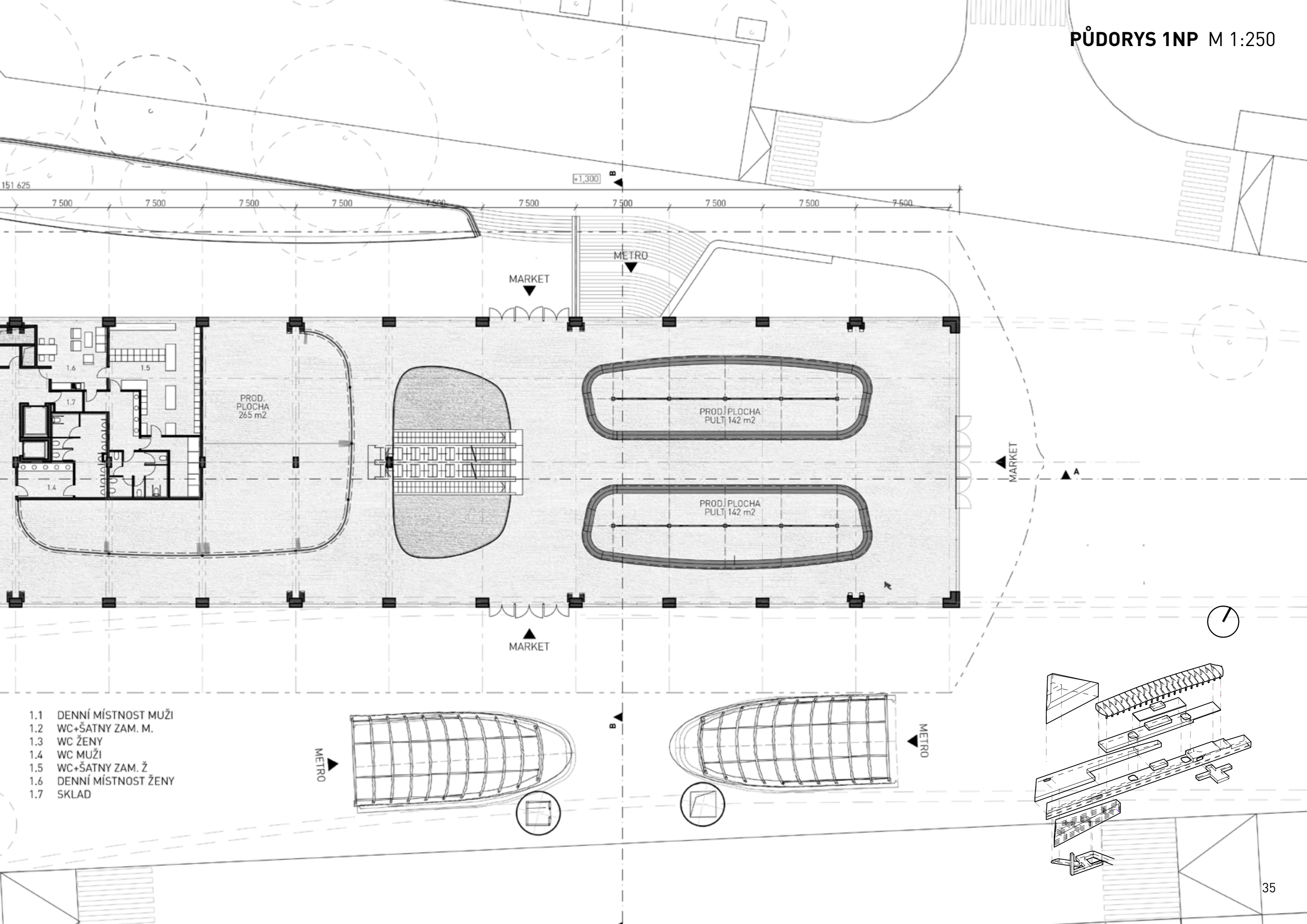


GARÁŽE ADMINISTRATIVA
AUTOMATICKÉ: 273 (264 + 9) STÁNÍ
1PP 17 + 5 INV. STÁNÍ
CELKEM 281 + 14 INV. STÁNÍ

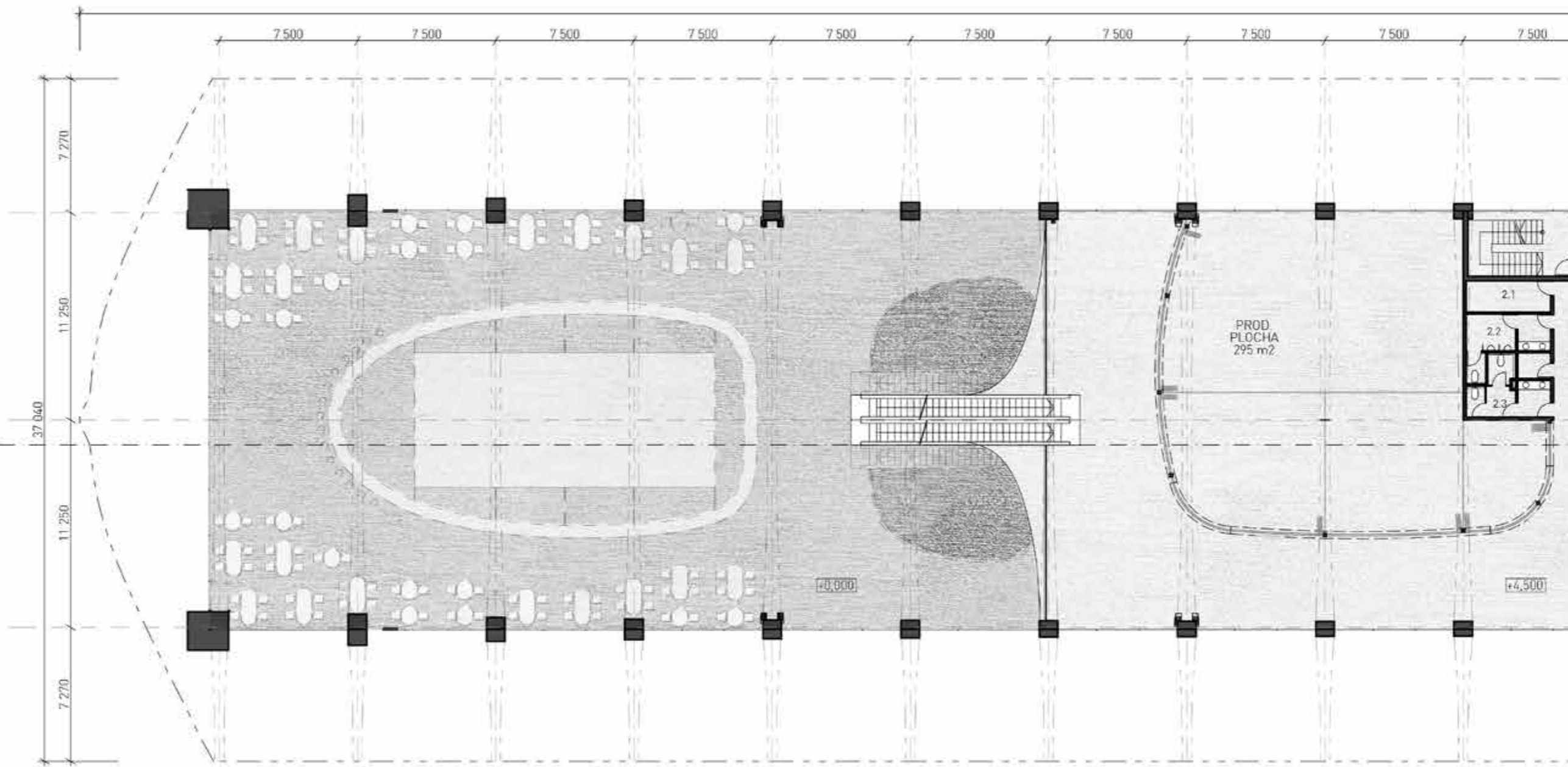




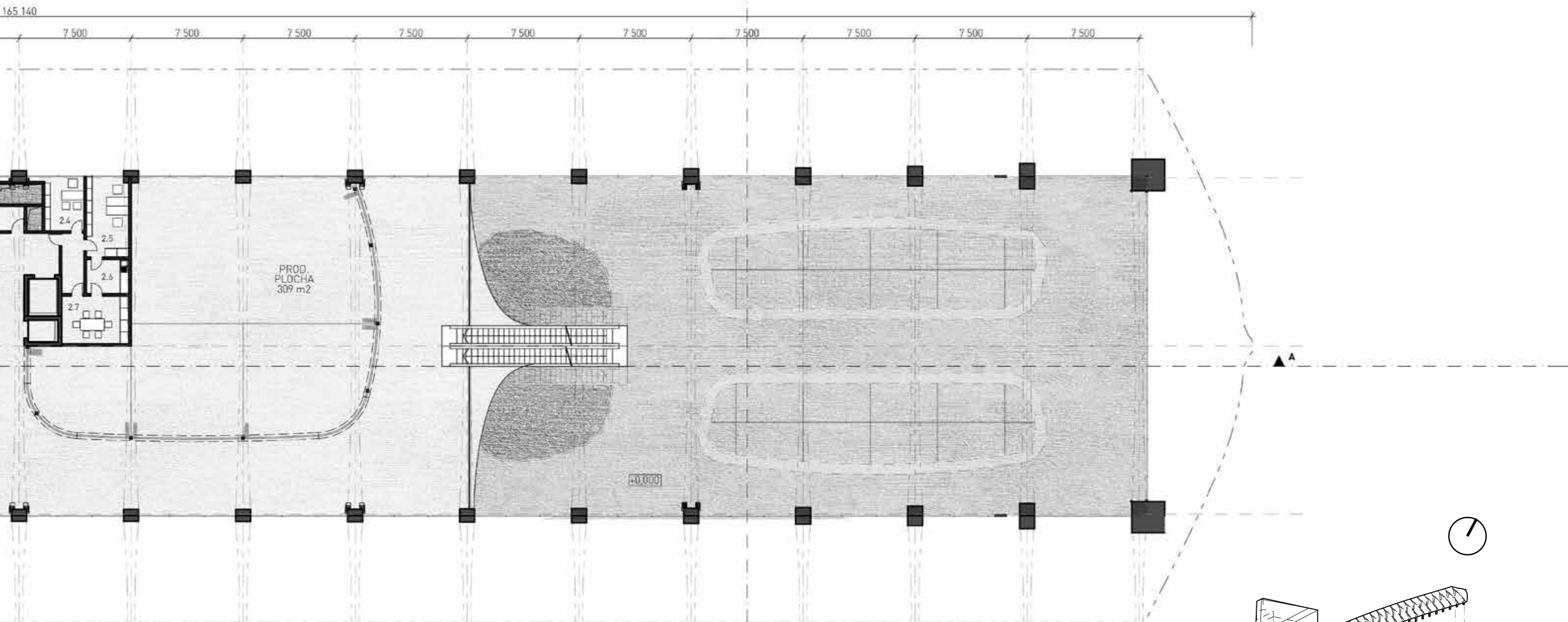
PRODEJNÍ PLOCHA 1NP: 1056 m²



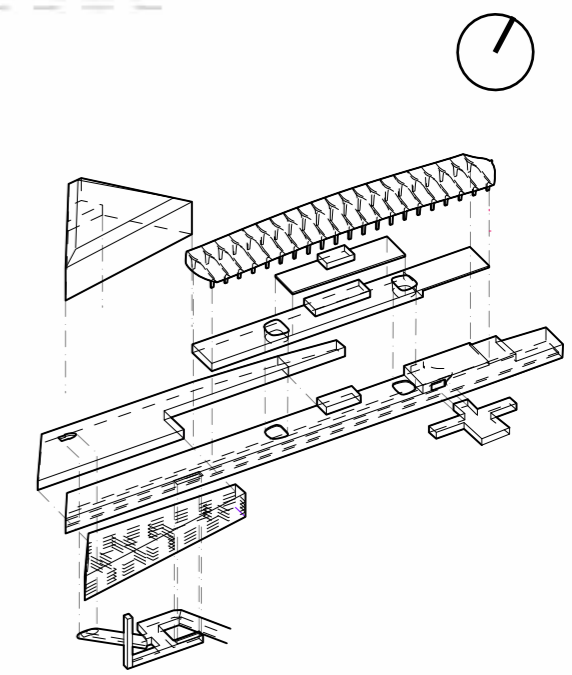
- 1.1 DENNÍ MÍSTNOST MUŽI
- 1.2 WC+ŠATNY ZAM. M.
- 1.3 WC ŽENY
- 1.4 WC MUŽI
- 1.5 WC+ŠATNY ZAM. Ž
- 1.6 DENNÍ MÍSTNOST ŽENY
- 1.7 SKLAD

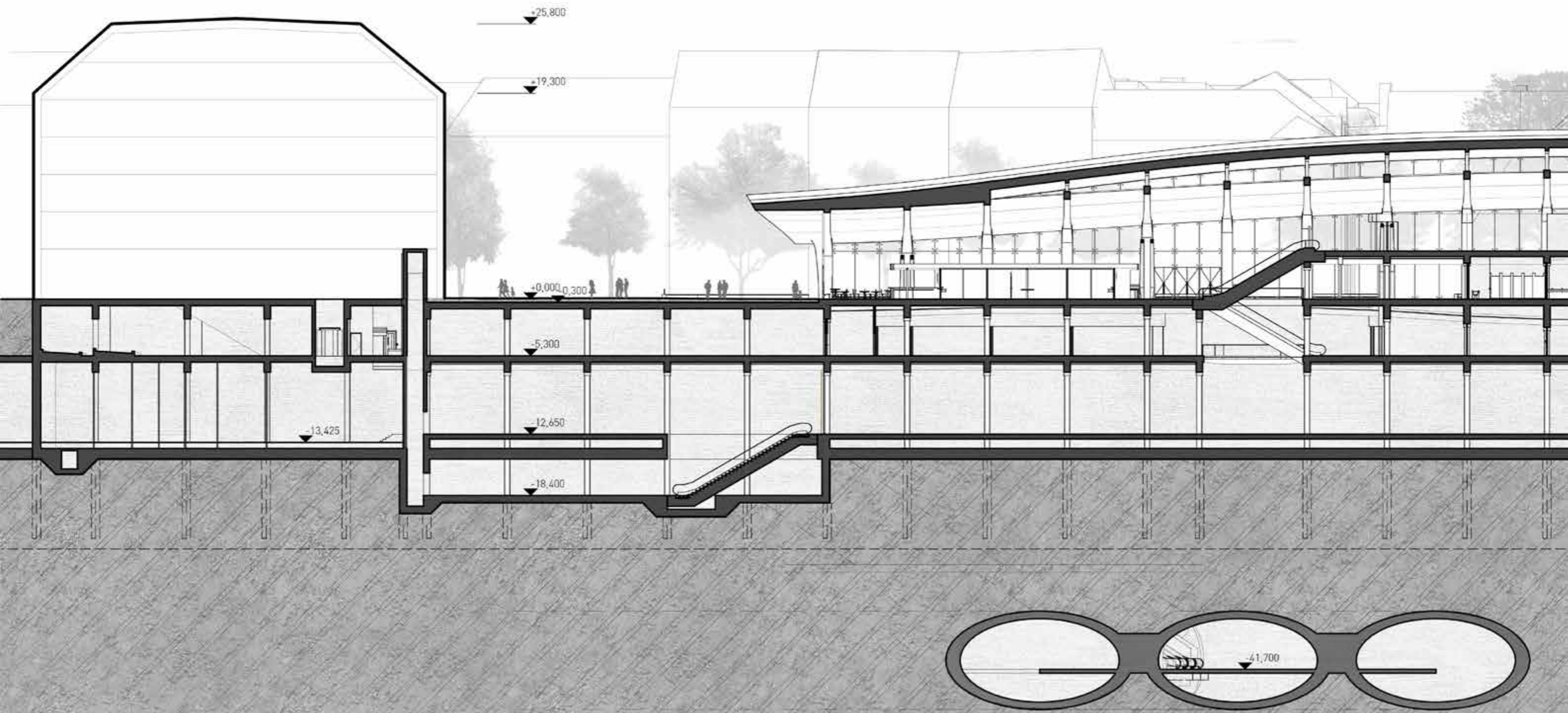


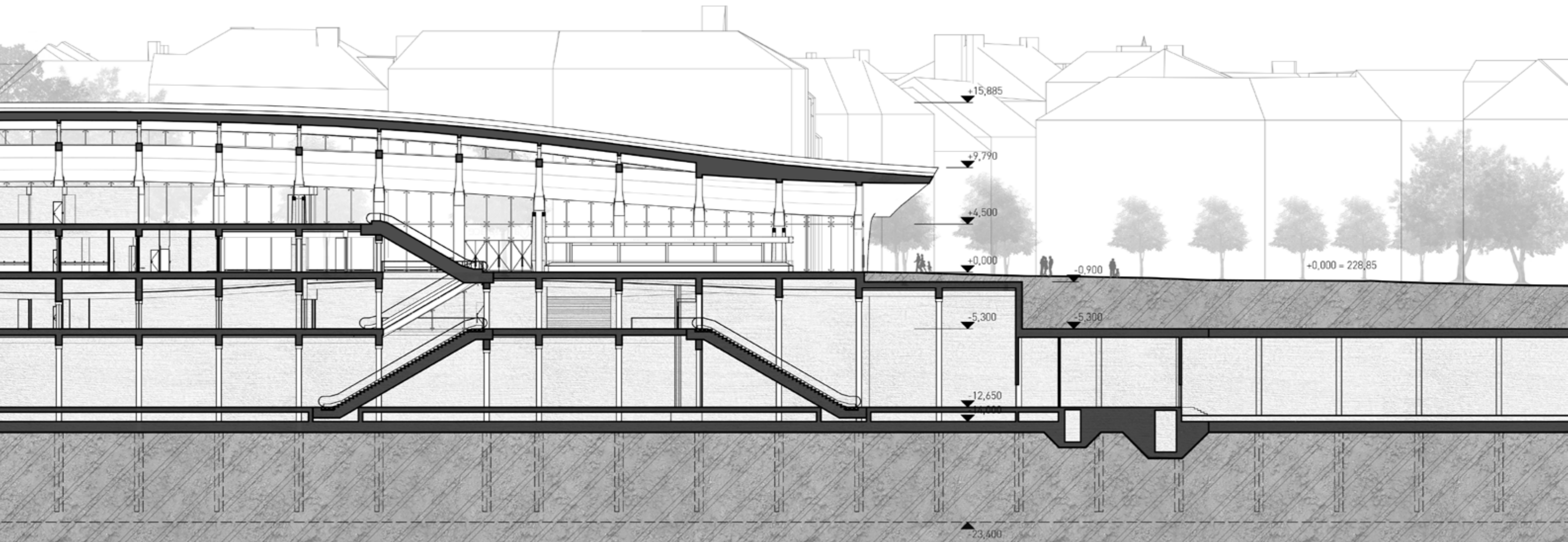
PRODEJNÍ PLOCHA 2NP: 604 m²



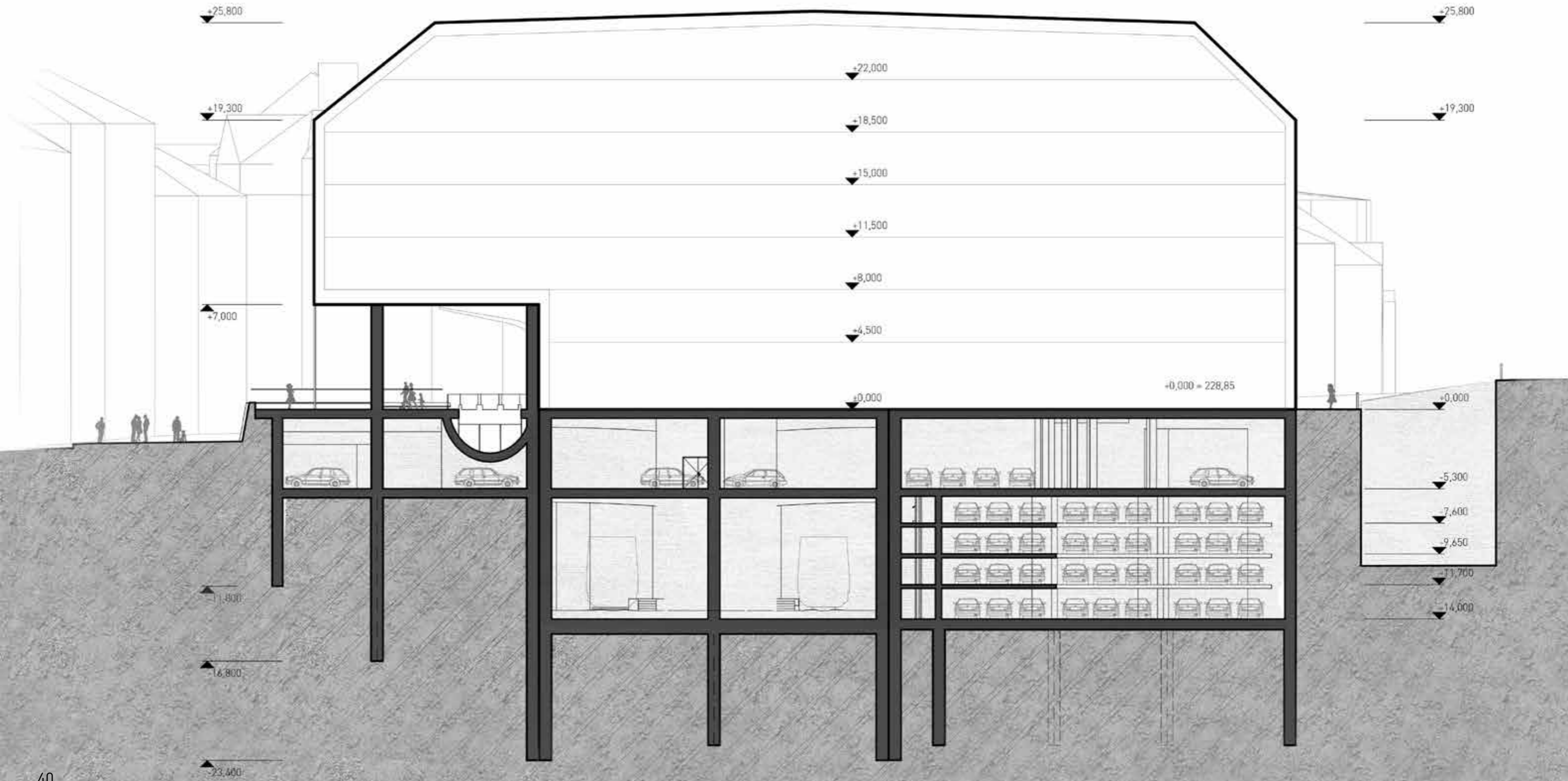
- 2.1 SKLAD
- 2.2 WC ZAM. MUŽI
- 2.3 WC ZAM. ŽENY
- 2.4 KANCELÁŘ
- 2.5 KANCELÁŘ
- 2.6 KUCHYŇKA
- 2.7 KONFERENCEŇNÍ MÍSTNOST



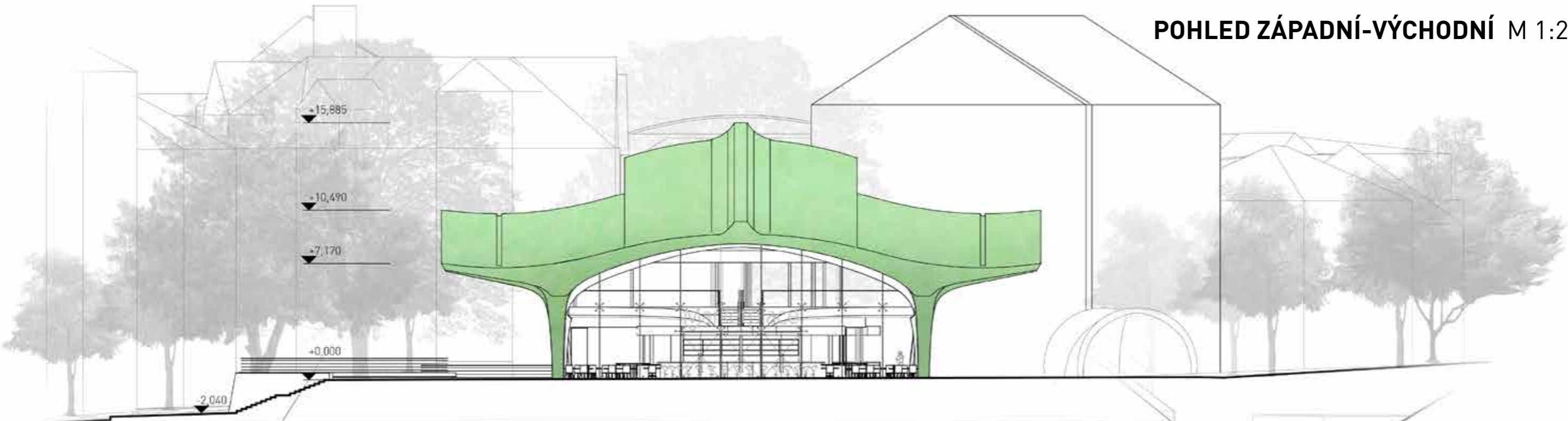




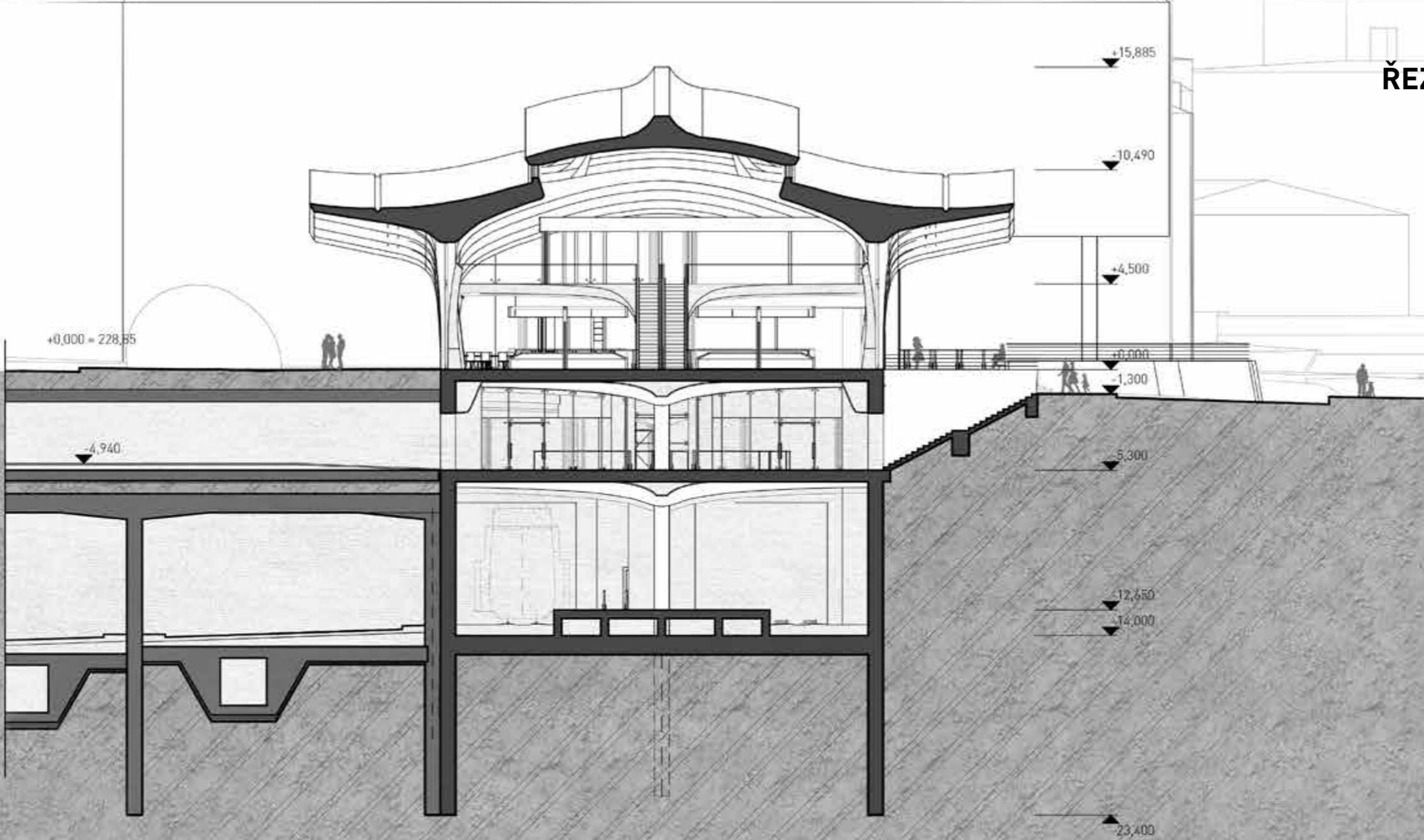
ŘEZ A M 1:250



POHLED ZÁPADNÍ-VÝCHODNÍ M 1:250

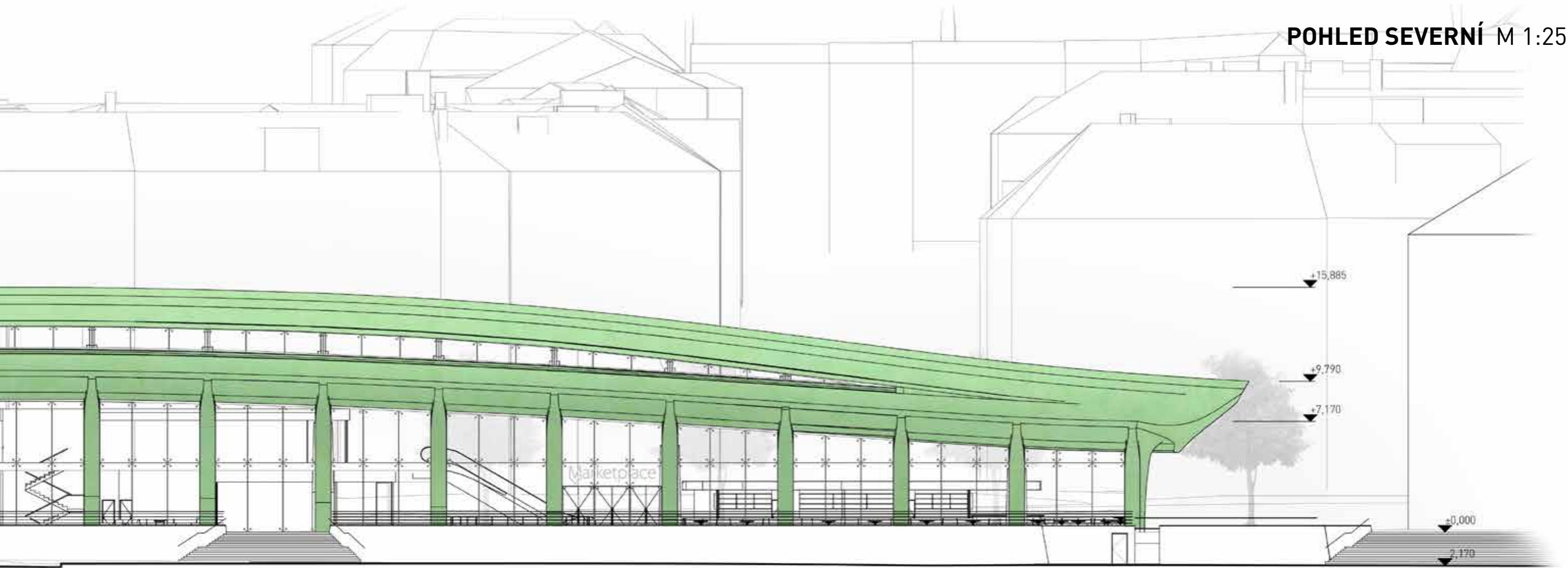


ŘEZ PŘÍČNÝ M 1:250





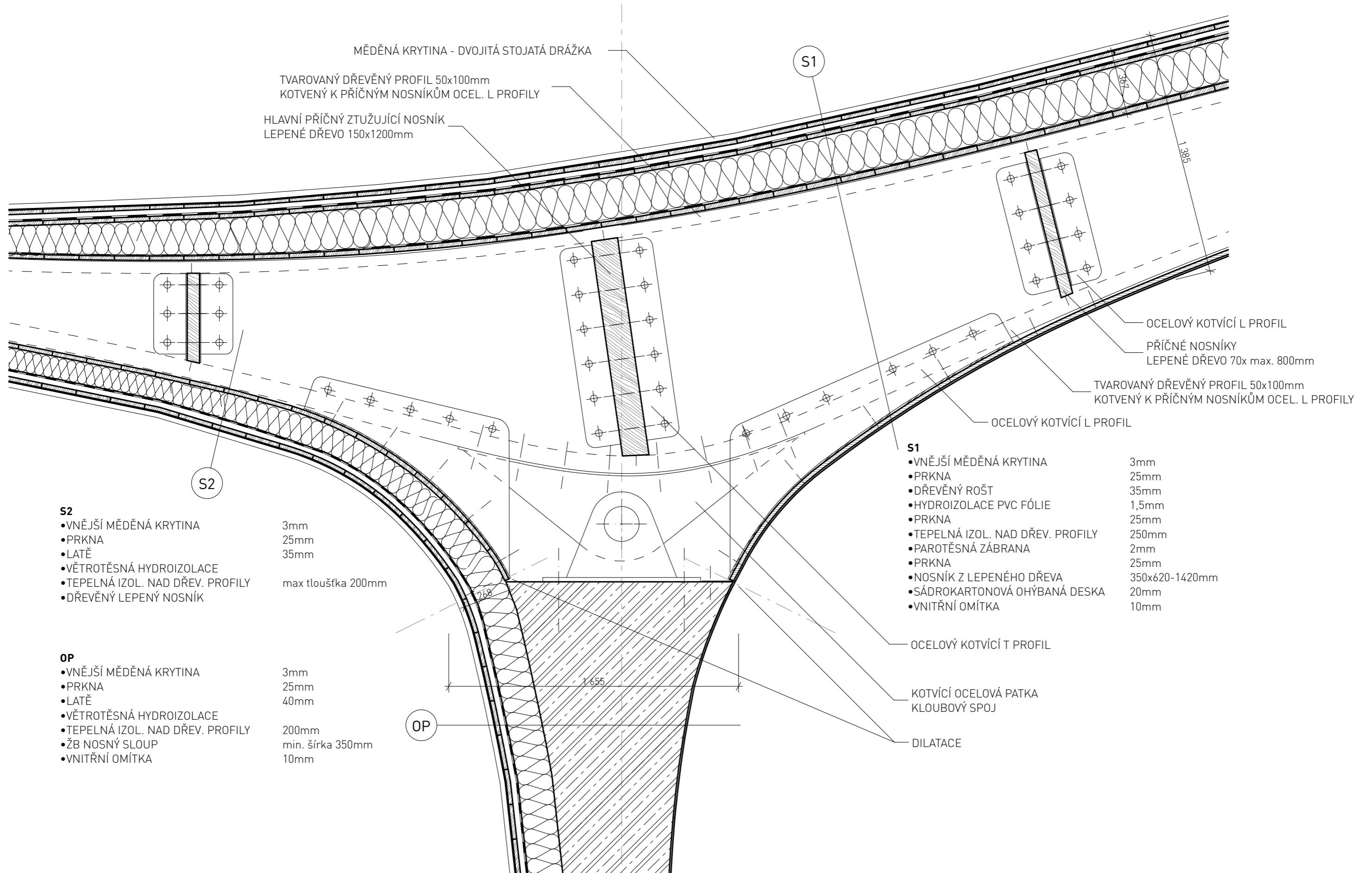
POHLED SEVERNÍ M 1:250



POHLED JIŽNÍ M 1:250



DETAIL NAPOJENÍ HLAVNÍHO STŘEŠNÍHO NOSNÍKU HALY NA SLOUP M 1:20











Pasta & Pizza

Obleky

Obleky

Gyros

Móda



Hradčanská

Hradčanská

Hradčanská

