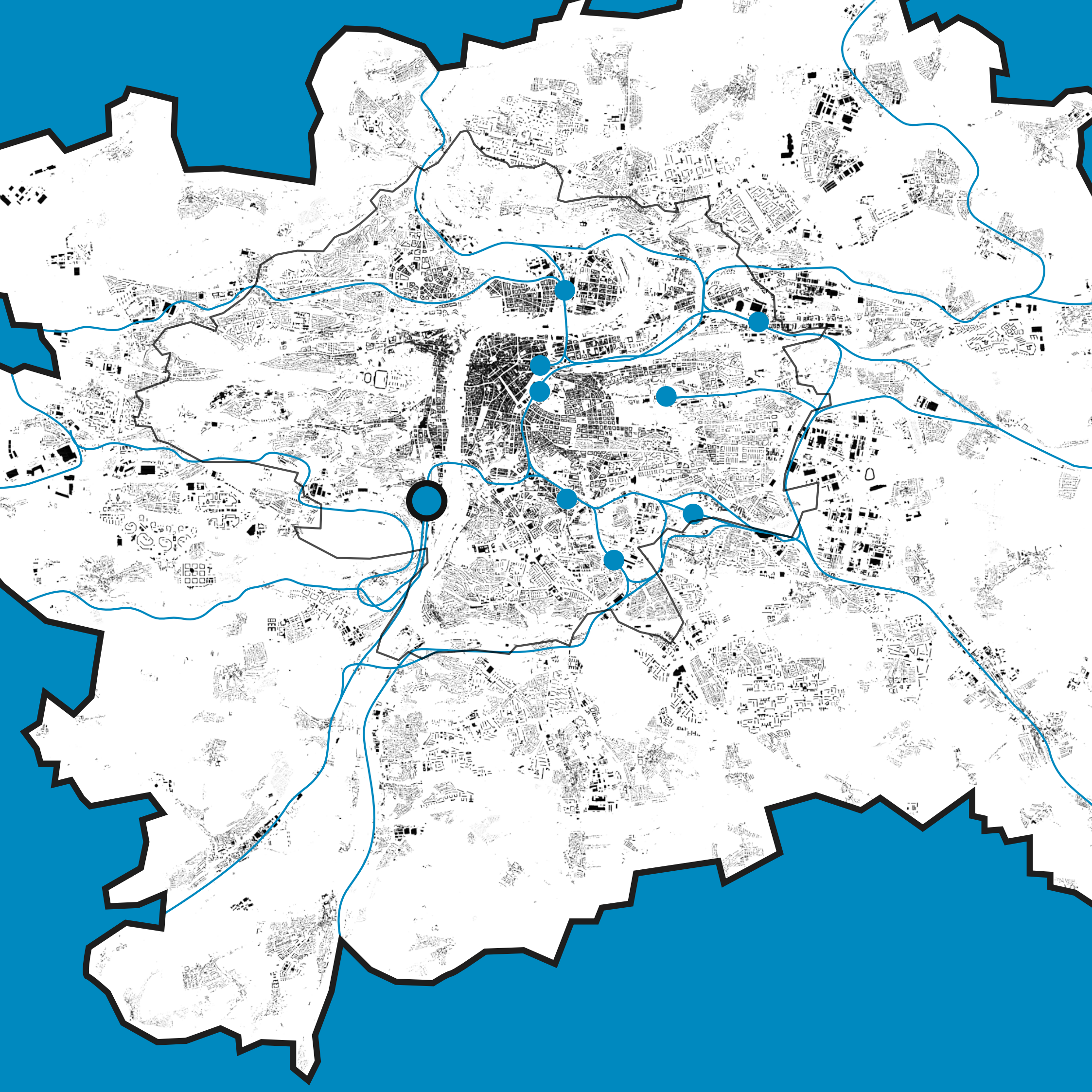


Pavel Fajfr
Transferium Praha-Smíchov
diplomová práce

vedoucí práce: Ing. arch. Boris Redčenkov

konzultace: Ing. arch. Vítězslav Danda
Ing. arch. Roman Kraizcy
Ing. Martin Pospíšil, Ph.D.
Ing. Václav Malina
Ing. Libor Kálal (SŽDC)

ateliér Borise Redčenka a Vítězslava Dandy
zimní semestr 2015-2016
Fakulta architektury ČVUT





Transferium Praha-Smíchov - Anotace

Přestavba nádraží Praha - Smíchov v návaznosti na tendence a přirozený vývoj území brownfields a transformačních ploch v jižní části Smíchova. Práce se zamýšlí nad možností přesunu autobusových terminálů v ulicích na Knížecí a Nádražní a vytvoření komplexního dopravního uzlu na území stávajícího nádraží Praha – Smíchov.

Transferium Praha-Smíchov - Obsah

Diplomní seminář

urbanistická studie
urbanistický detail

Nádraží Praha Smíchov

časová osa
stávající stav
územní plán

Návrh

autorský text
orthofoto
situace širších vztahů
koncept
řezoperspektiva
technické řešení
situace
půdorysy
řezy
pohledy
vizualizace

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Pavel Fajfr

datum narození: 26.10.1990

akademický rok / semestr: 2015/2016 ZS

ústav: 15118 (ústav nauky o budovách)

vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Boris Redčenkov

téma diplomové práce: Terminál autobusového a vlakového nádraží Praha - Smíchov
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Přestavba nádraží Praha - Smíchov v návaznosti na tendence a přirozený vývoj území brownfields a transformačních ploch v jižní části Smíchova. Práce se zamýšlí nad možností přesunu autobusového nádraží Na Knížecí a vytvoření komplexního dopravního uzlu na území stávajícího nádraží Praha - Smíchov.

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

Nový dopravní terminál železniční a autobusové dopravy, městské, příměstské a dálkové. Parking P+R, případně další doprovodná funkce (obchod, služby) – ve vazbě na stávající budovy, včetně jejich možných změn.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

- širší vztahy (1:5000)
- celková situace (1:1000)
- návrh dopravního terminálu – půdorysy, řezy, pohledy (1:500/1:750)
- vizualizace

Podrobnosti zadání jednotlivých měřítek mohou být v průběhu semestru upřesněny.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- model
- portfolio projektu
- poster
- CD

Datum a podpis studenta

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

2.10.2015





2.10.2015



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: PAVEL FAJFR
AR 2015/2016, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) TERMINÁL AUTOBUSOVÉHO A VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ PRAHA - SMÍCHOV

(AJ) PRAHA – SMÍCHOV BUS AND TRAIN TERMINAL

JAZYK PRÁCE: ČESKY

Vedoucí práce:	Ing. arch. Boris Redčenkov	Ústav: 15118
Oponent práce:	Ing. Arch. Tomáš Prouza	
Klíčová slova (česká):	Terminál Praha Smíchov	
Anotace (česká):	Přestavba nádraží Praha - Smíchov v návaznosti na tendence a přirozený vývoj území brownfields a transformačních ploch v jižní části Smíchova. Práce se zamýšlí nad možností přesunu autobusových terminálů v ulicích na Knížecí a Nádražní a vytvoření komplexního dopravního uzlu na území stávajícího nádraží Praha – Smíchov.	
Anotace (anglická):	Transformation of the Praha – Smíchov station in coordination with present development of station brownfields in south part of Smíchov district. This work presents possibilities and options of replacement of the two nearest bus terminals and designing new traffic hub.	

Prohlášení autora

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

V Praze dne 12.1.2016

podpis autora-diplomanta

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

Diplomový seminář

urbanistická vize pro jižní Smíchov (ve spolupráci s Tomášem Kučerou)

Práce se zamýšlí nad dalším osudem slabé struktury jižního cípu Smíchova v okolí vlakového nádraží Smíchov. V severní části území návrh navazuje na zpracovanou urbanistickou studii ateliéru A69 a dále rozvíjí její možnosti.

Nově navržená městská struktura by měla na jedné straně účelně využít maximum možných ploch, ale zároveň by měla dostatečně respektovat současný charakter území a ponechat co možná nejvíce vystavěné struktury, která se jeví jako perspektivní i do budoucna. Hypotetickým zadavatelem takového projektu by mohl být Magistrát města Prahy, který by formou územní studie chtěl prověřit možnosti přestavby celého území včetně napojení na okolní čtvrti.

Snahou je vytvořit atraktivní prostředí pro všechny společenské vrstvy včetně těch, které mají dnes možnost z města odejít a odcházejí. V této lokalitě je také klíčové nalézt odpovídající typologické řešení pro setkávání městské struktury se systémy dopravní infrastruktury a železnice, stejně tak jako s fragmenty krajiny a řeky Vltavy.

Hlavním rysem území je izolovanost, nedostatek propojení a nevyužití potenciálu.

Výstupem je zastavovací studie, předpis pro jednotlivé domy, soukromá a veřejná prostranství, zacházení s řekou a prokrvení oblasti napojením na okolí.

Hlavním motivem je využití císařské louky jako rekreační pěší osy vedoucí od Zlíčovského pivovaru k Železničnímu mostu, kde je umístěna kulturní stavba celoměstského významu. Propojení císařské louky s městem zajišťují pěší lávky z nichž ta nejvýznamnější vede z nově vzniklého dopravního uzlu Nádraží Praha - Smíchov a překonává všechny liniové bariéry v území.





Charakter **náplavky** na levém břehu je spíše polosoukromý, potenciál přebírá linie nábřeží na Císařské louce, která nabízí plovárnu a řadu dalších rekreačních využití.

Dopravní zatížení je přeloženo do ulice Nádražní, před Smíchovským terminálem se vrací zpět do ulice Strakonická.

System **zeleně** je vzhledem k novým propojením skromnější, důraz je kladen na zkvalitnění již existující zeleně.

1

3

5

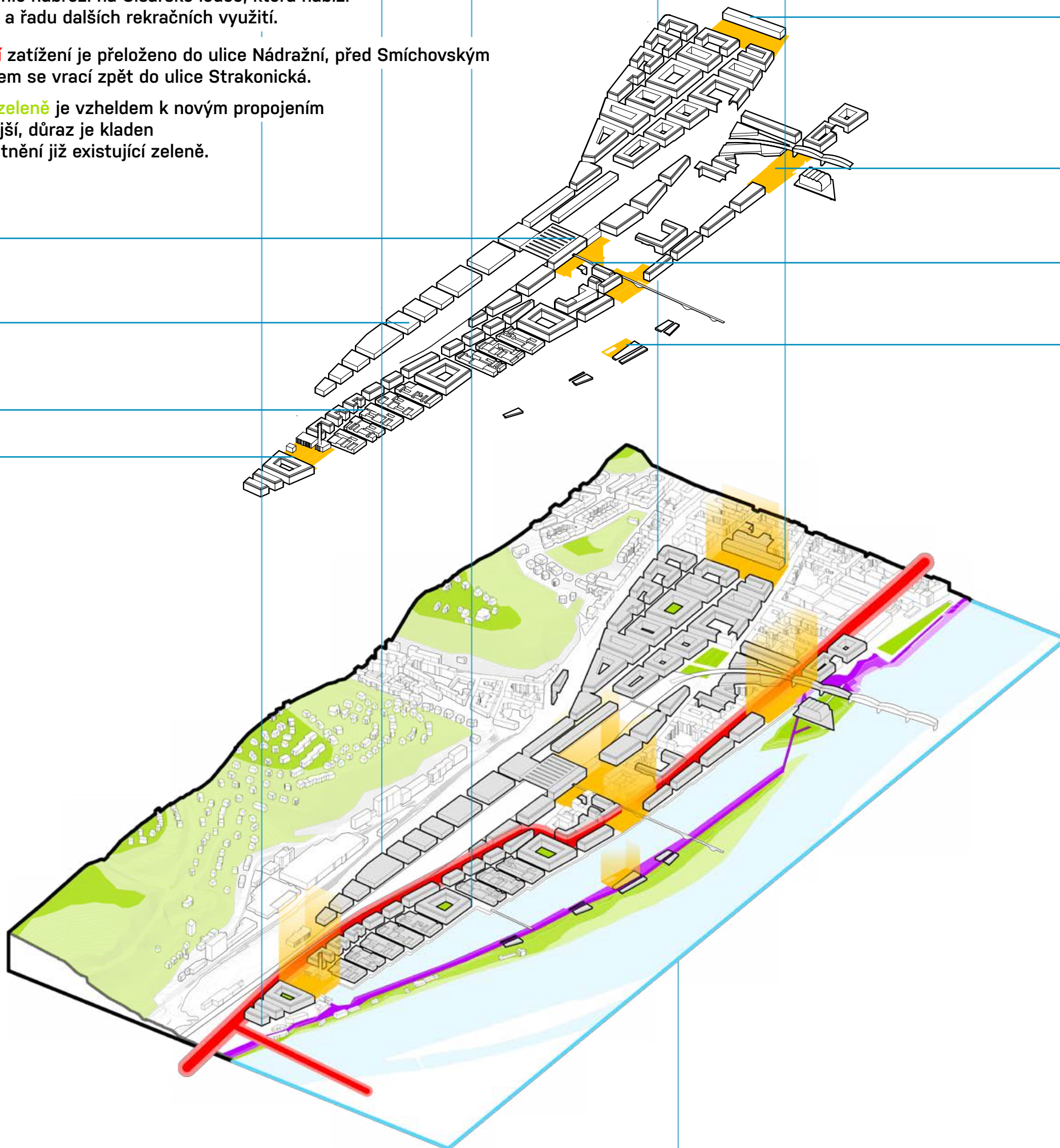
7

2

4

6

8



1 Transferium

Nový autobusový terminál spolu s nádražím a kapacitním P+R parkovištěm vytváří významný přestupní uzel vnitřní a vnější dopravy města Prahy. Vytváří důležité propojení města přes bariéru železniční tratě. Terminál se stává prioritou pro obnovu území jižního cípu Smíchova.

3 transformační plochy

Nově vzniklé plochy zastavených kolejí napojené na okruh města mohou sloužit pro logistická centra. Jejich ideální využití lze zatím jen předpokládat a měl by ho určit přirozený vývoj.

5 individuální bydlení

Přeměna území na oblast individuálního bydlení doplněného o obytné superbloky pro vytvoření městské hustoty osídlení. Od rušné ulice nádražní je tato část odstíněna bariérou deskových domů s administrativní a komerční funkcí.

7 Zlíčovský lihovar

Konverze Zlíčovského lihovaru na funkční, kulturní a lidové centrum ukončuje oblast bydlení a vyvažuje funkční využití území.

2 náměstí Na Knížecí

Odlehčení autobusové dopravy umožňuje efektivně využít plochu současného autobusového terminálu. Osa bulváru Smíchov City zde začíná a končí u nového autobusového terminálu.

4 nová dominanta

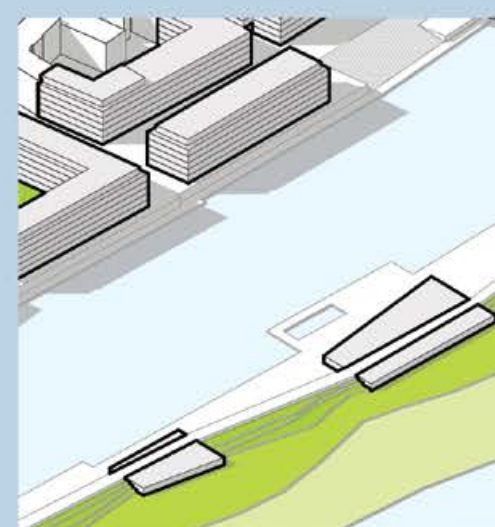
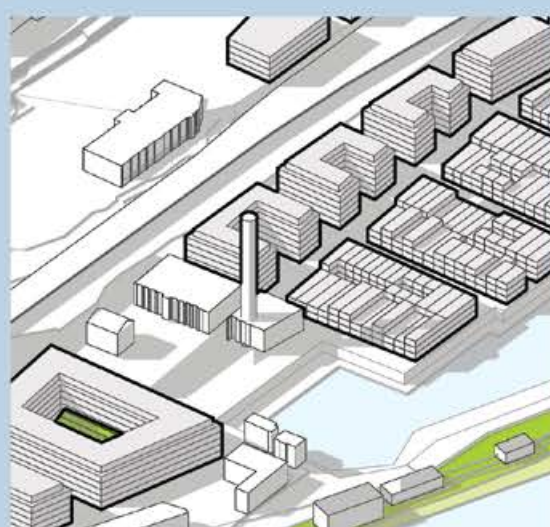
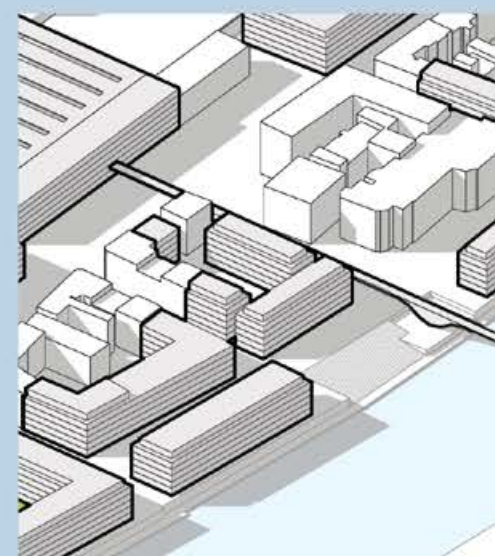
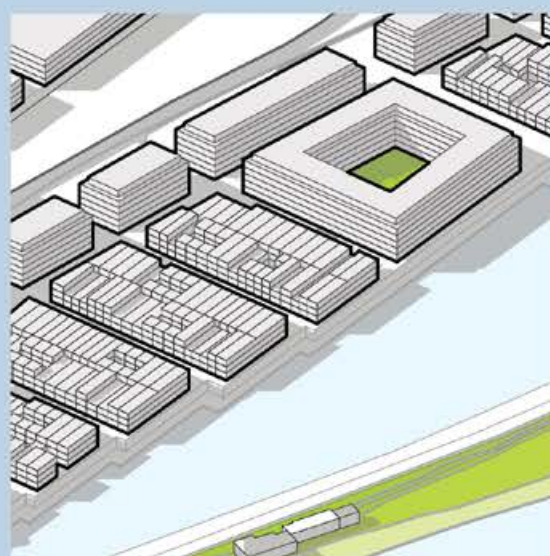
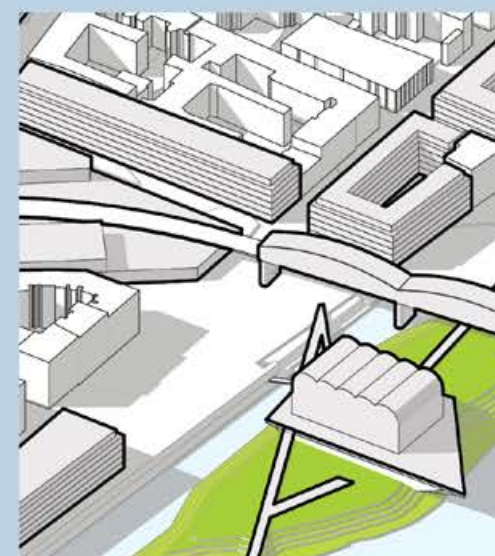
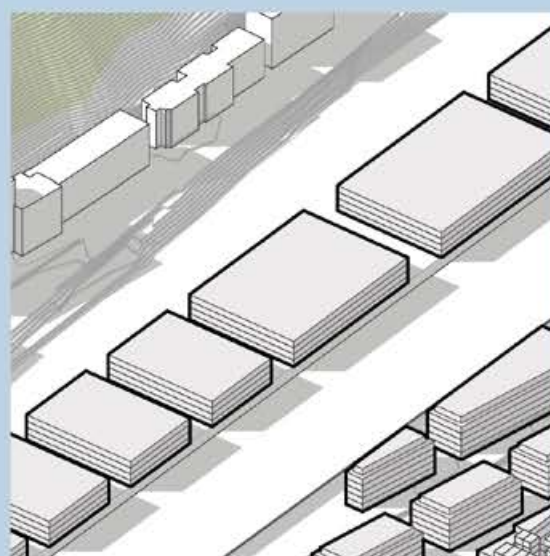
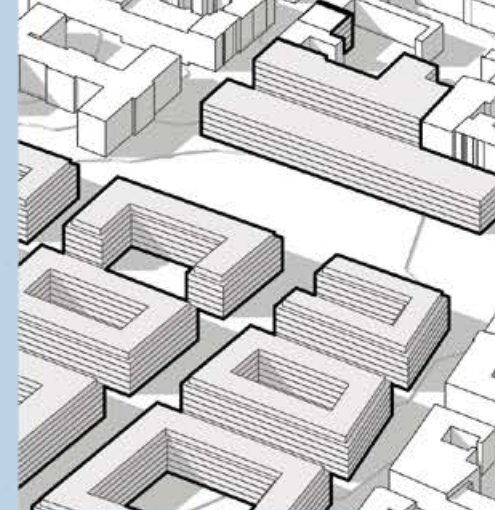
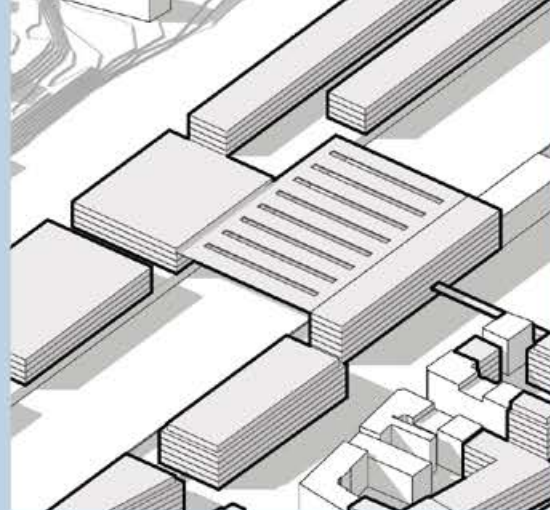
Nábřežní kapsa se stává předprostorem veřejné kulturní instituce. Tato stavba je hlavním cílem nově vzniklých pěších tras, skrze Císařskou louku a pěší lávku je napojena na Transferium.

6 pěší lávka

Pěší lávka vedoucí přímo z terminálu hromadné dopravy propojuje město přes bariéru dopravní ulice a řeky Vltavy s Císařskou loukou. Podpory po 60-ti metrech vytváří nástupní body lávky a napomáhají oživení města v parteru. Takto se prolíná prostor před nádražím až k řece Vltavě.

8 rekreační plochy - lázně

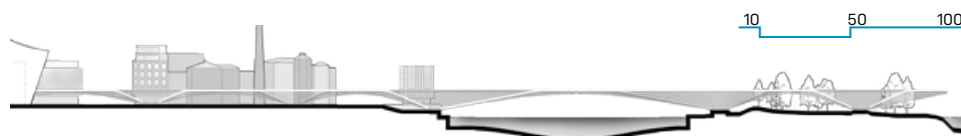
Nově vzniklá náplavka na Císařské louce a rekreační využití současného záchytného přístavu pro individuální zábavu nabízí vznik menších objektů poskytujících žádané typy služeb.



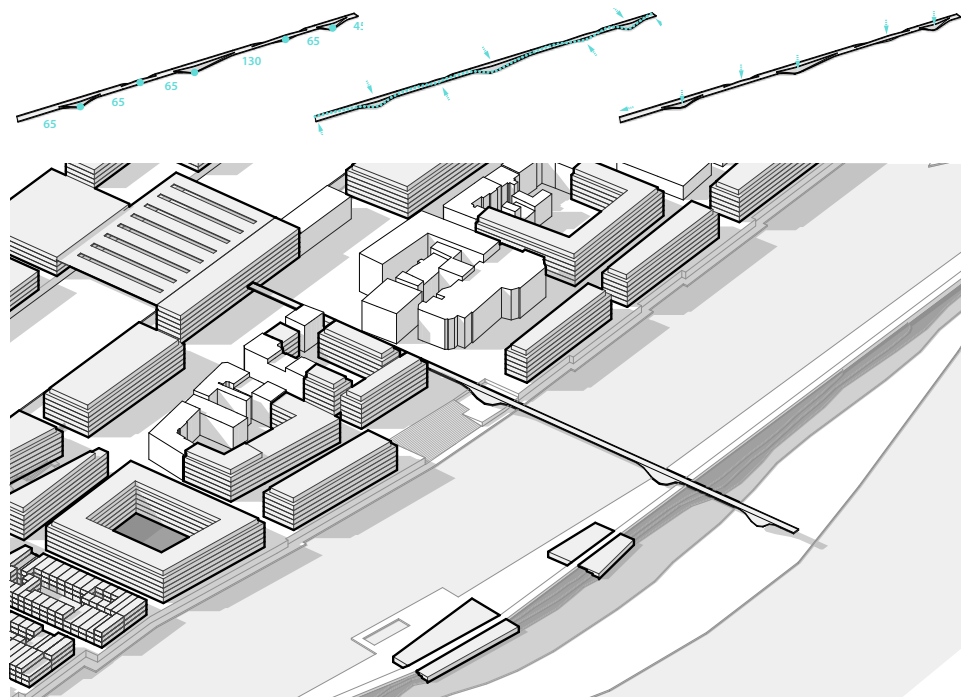
Pěší lávka městem

urbanistický detail

Pěší lávka spojující břeh jižního Smíchova s Císařskou loukou navazuje na osu propojení dívčích hradů, skrze nový autobusový terminál u nádraží Praha Smíchov, s rekreací na císařské louce. Zároveň se stává důležitým úsekem pěší trasy k nové kulturní stavbě umístěné u železničního mostu. Lávka nejen přemostuje rameno řeky, ale zároveň prochází městem. To vedlo k neobvyklému konstrukčnímu řešení exponovanému do parteru města.



Lávku tvoří spojitý nosník podepřený 6ti body, které zároveň tvoří nástupní schodiště a rampy. Jemná příhradová konstrukce spojuje hrany mostovky s jediním nosníkem oblouku. Vzepětí oblouků je 5 a 7,5 metru.





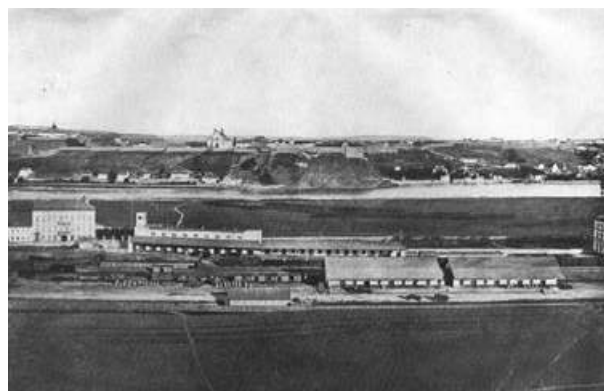
Nádraží Praha-Smíchov

historie nádraží Praha Smíchov

Provoz nádraží na Smíchově slavnostně zahájila společnost České západní dráhy 14. července 1862 jízdou vlaku se dvěma lokomotivami a 24 vozy z tehdy samostatného Smíchova do Plzně a zpět. Pravidelný provoz na trati, jež z Plzně dále pokračovala až na bavorské hranice do stanice Furth im Wald, byl zahájen následující den. BWB byla vlastně nepřímým nástupcem Pražské železniční společnosti, která chtěla spojit Prahu s Plzní koněspřežnou železnicí již v roce 1827, a přitom vybudovala nádraží na Brusce.



Přijímací a odjezdová budova o délce 106 metrů při zbraslavské silnici měla jednopatrovou střední část a o jedno poschodí vyšší postranní křídla, průčelí k nástupišti i k silnici doplňovaly přístřešky. Za přijímací budovou stála remíza s přesuvnou pro osobní vozy. V prvním patře budovy sídlilo ředitelství České západní dráhy. Příjezdová budova stála blíž k Praze, až na samém konci stanice, příznačně přímo naproti hostinci "U města Plzně". Byla to patrová stavba zakončená věží s krytým nástupištěm po celé délce, která činila asi 169 metrů, s kratším přístřeškem na straně silnice.



O výhodné poloze smíchovského nádraží svědčí skutečnost, že sem počátkem 70. let 19. století zaústily železniční tratě tří dalších soukromých železničních společností. Dne 3. července 1872 zahájila provoz vlastní nádraží na Smíchově Buštěhradská dráha, která sem přivedla trať z Hostivíc přes takzvaný Pražský Semmering. Osobní doprava na této trati pak byla zahájena 16. září roku 1872. Obě nádraží byla oddělena plotem až do roku 1921, nádraží BEB bylo položeno severněji a zasahovalo až do prostoru dnešní křižovatky Na Knížecí. Mělo i samostatný přívod napájecí vody z parní čerpací stanice na Zlíchově potrubím přes pozemky parní pily bratří Kleinů, pod zbraslavskou silnicí a nádražím západní dráhy do své vlastní vodárny. Rozdělení bylo dáno jednak konkurenčním prostředím, ale také rozdílnou výškou obou stanic, což je patrné dodnes. Výměna vozů byla možná přes spojovací kolej na jižním zhlaví.

V roce 1872 byla zprovozněna pražská spojovací dráha, která železným mostem přes Vltavu spojila smíchovské nádraží s Nádražím Františka Josefa. Třetí drahou, která přivedla svou trať na Smíchov, byla Pražsko-duchcovská dráha, společnost podpořená Anglobankou a zaštitěná jménem hraběte Thun-Hohensteina, jejíž koncese vstoupila v platnost 25. června 1870. Ta slavnostně otevřela trať z Berouna 11. května 1873, pravidelný provoz byl zahájen den poté. PDE byla poslední takzvanou "uhelnou drahou", spojila Prahu s těžební oblastí v okolí severočeského Duchcova bez nutnosti zajíždět do Ústí nad Labem nebo Chomutova, kam už vedly trati BEB a StEG. Náklady na stavbu ale překročily předpokládanou výši a PDE se již z finančních problémů nevzchopila.



1862

1872



Od 1. července 1884 převzal stát provoz a od 1. ledna 1892 i trať.

1890

Původní odbavovací budova nádraží byla v letech 1953–1956 nahrazena současnou budovou podle plánů arch. Jana Zázvorky a Jana Žáka, s reliéfní výzdobou exteriéru O. Kozáka, malby v hale provedl R. Wiesner. Stavba provedená v poválečném období se slohově dovolává tradice pozdní funkcionalistické architektury, včetně typického dispozičního řešení s rozlehlou vnitřní halou propojenou s nástupištěm. V tematice a podání výzdoby haly se již projevuje vliv poválečného socialistického realismu.



1953

Do architektonicky náročně řešené vstupní haly s pokladnami zasáhla novodobá úprava přímého výstupu z metra.

Na halu navazuje v patře umístěná restaurace dochovaná v původním stavu. Ze stejného období je i jednotně řešený prostor nástupiště s keramickým obkladem sloupů.



Část kolejíště ustoupila v 90. letech 20. století rychlostní komunikaci, která spojuje tunel Mrázovka s Barrandovským mostem.

2000







nástupiště č. 4



nástupiště č. 1



mobiliář nástupišť



propojovací tunel pod nástupišti



odjezdová hala nádraží



pokladny



výstup z budovy



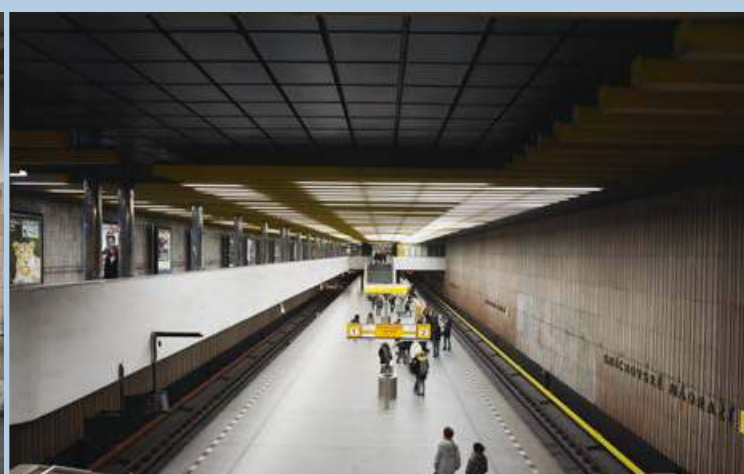
předprostory budovy nádraží



předprostory budovy nádraží



propojení s metrem 1

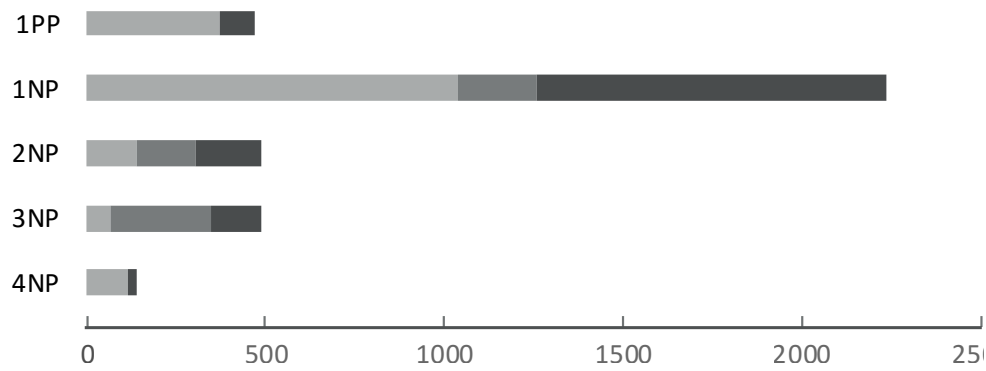


stanice metra B - Smíchovské nádraží

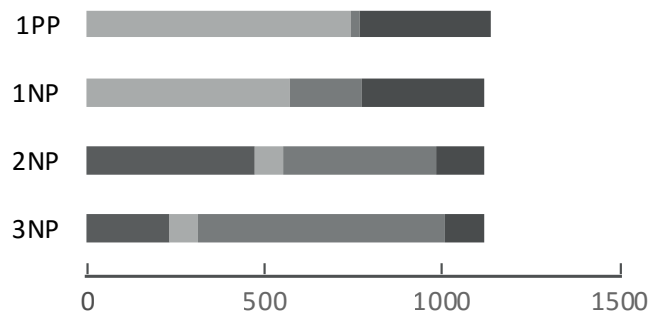


propojení s metrem 2

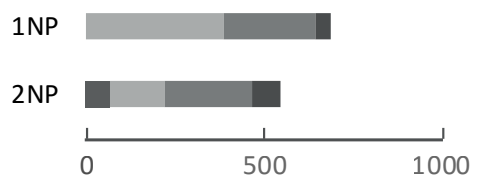
objekt č. 1 - 3 810 m²



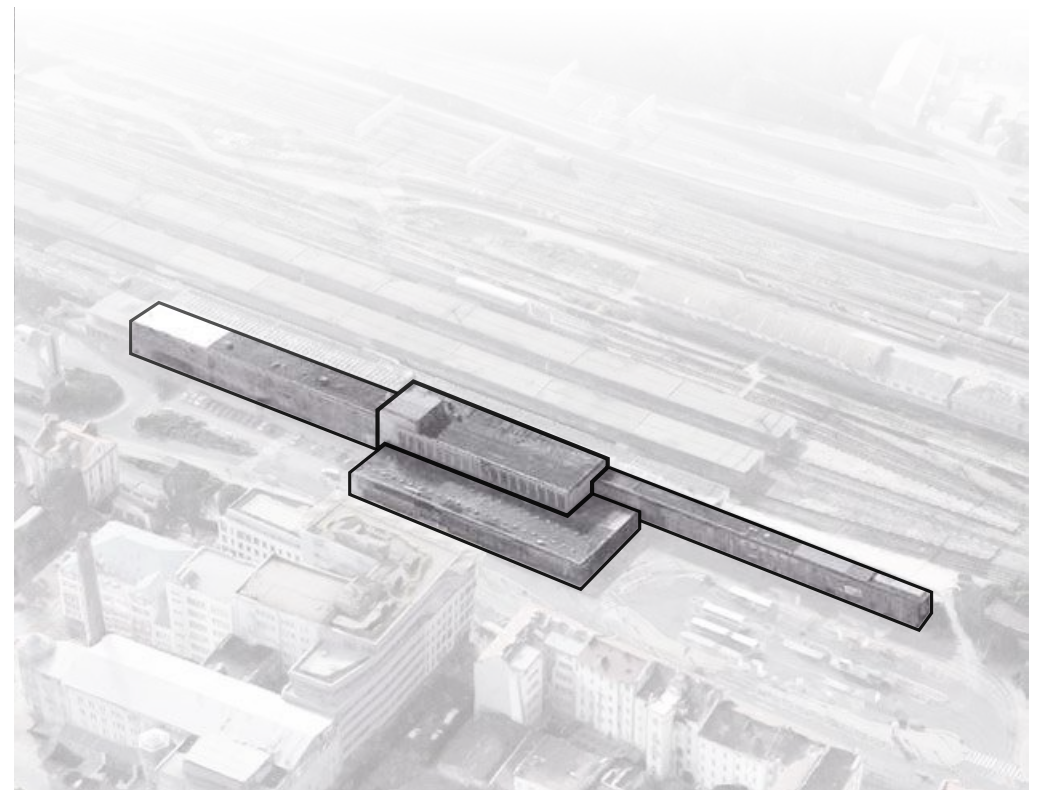
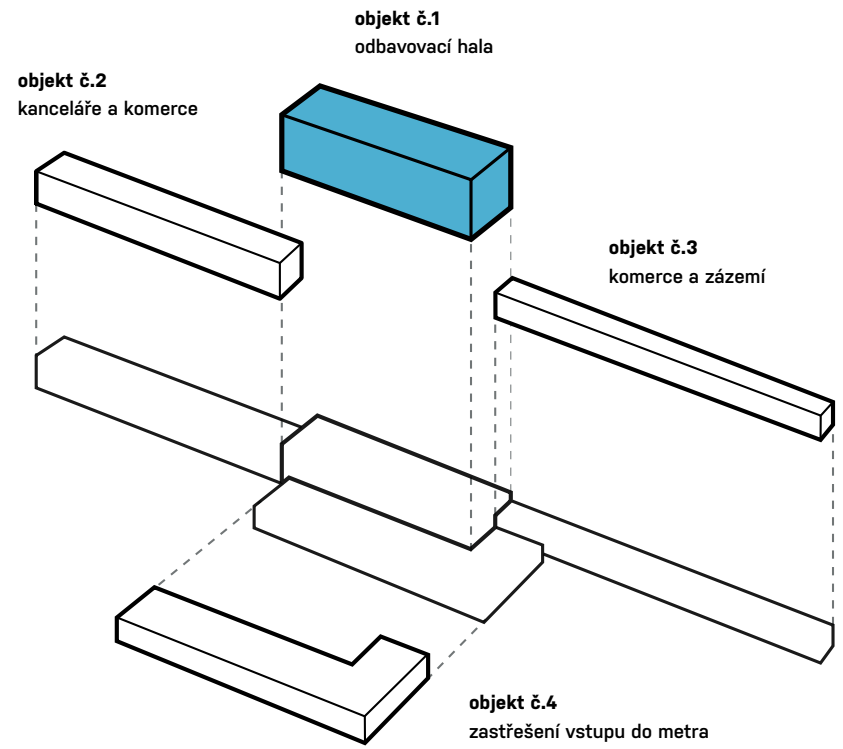
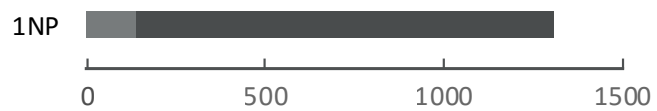
objekt č. 2 - 4 483 m²



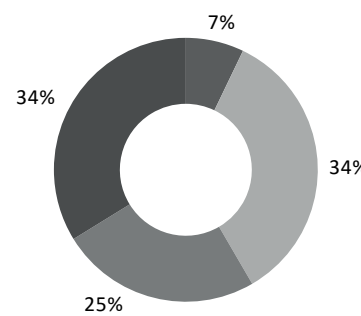
objekt č. 3 - 1 237 m²



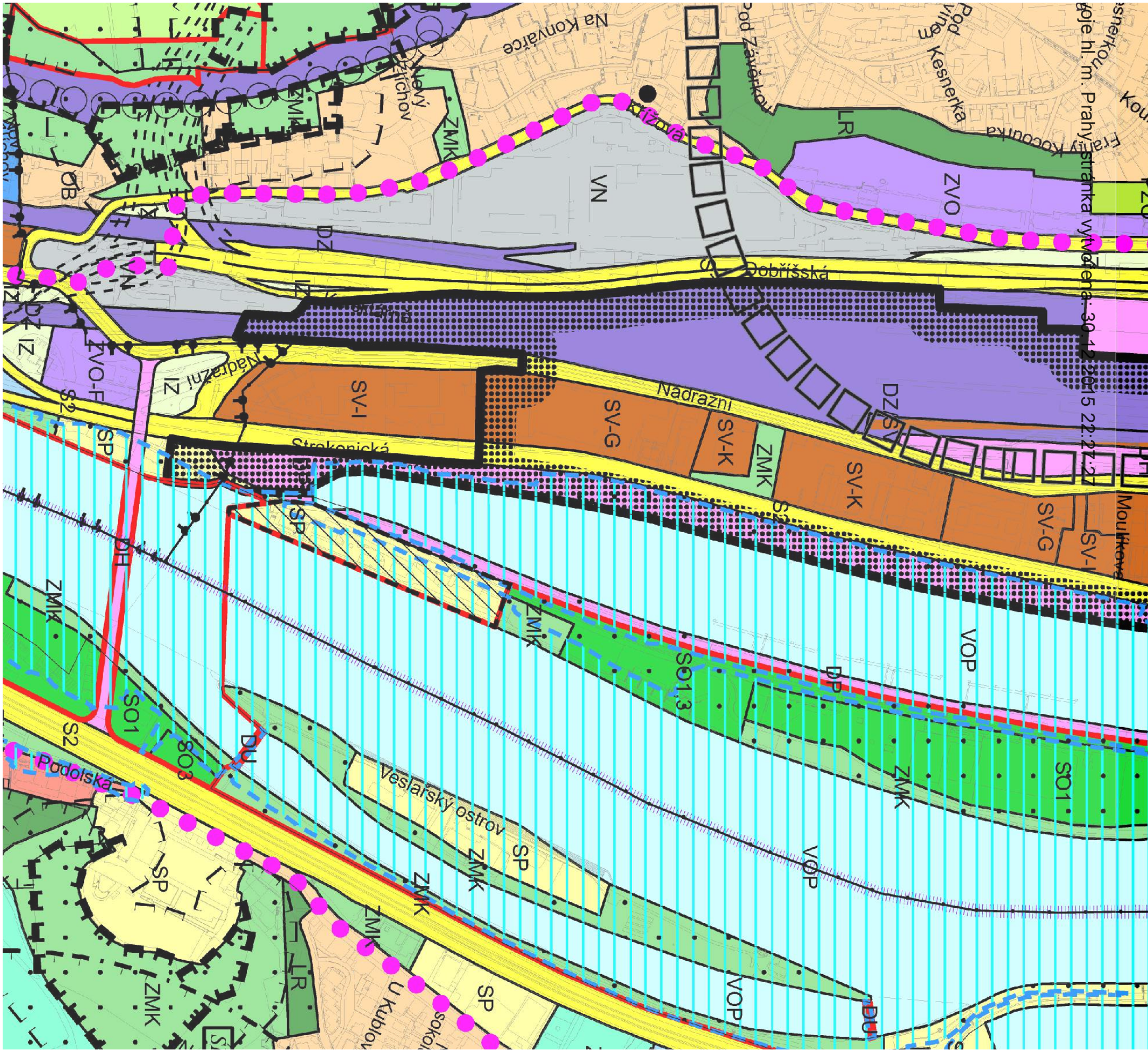
objekt č. 4 - 1 310 m²

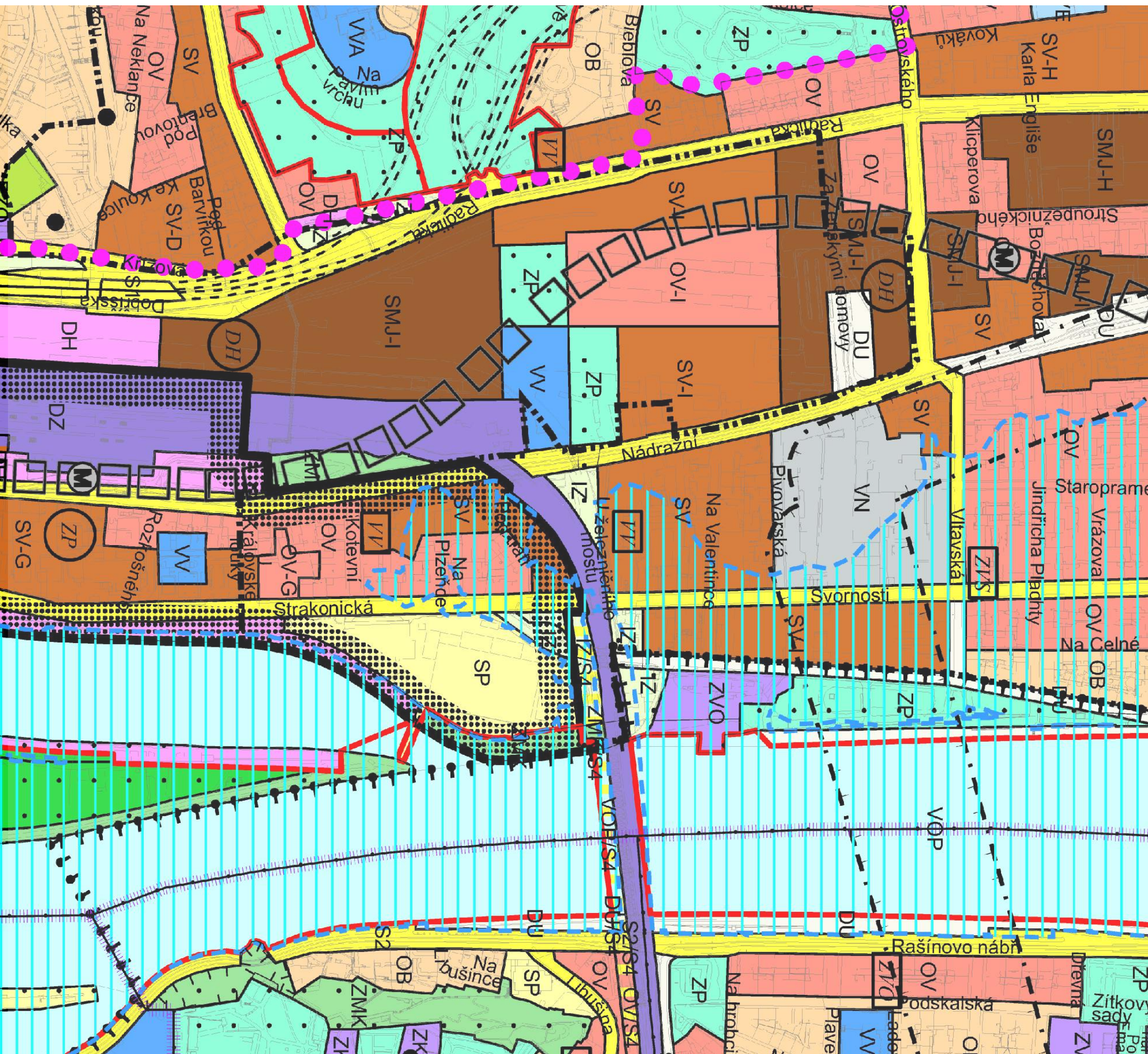


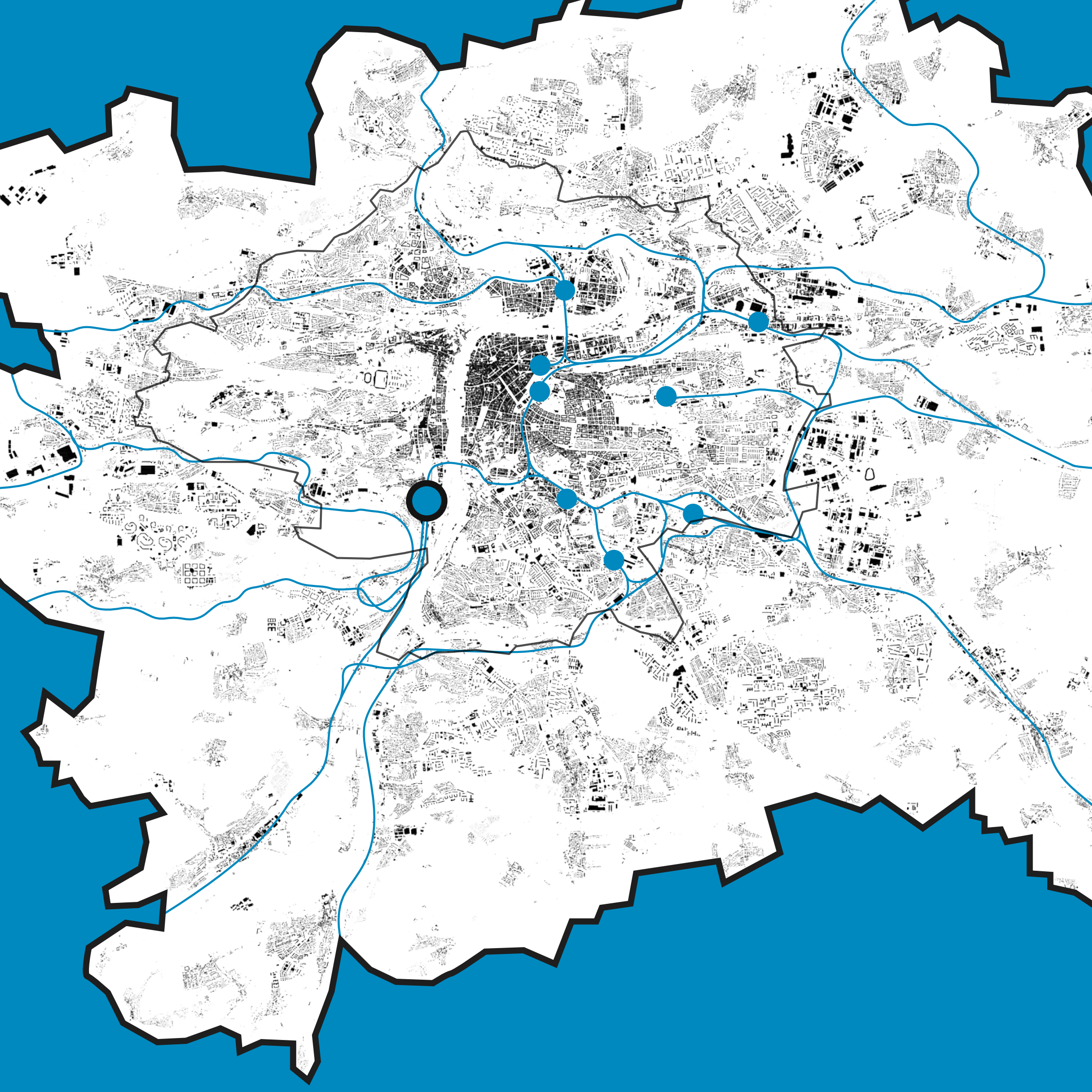
plochy celkem 10 840 m²



■ kanceláře	773 m ²
■ zázemí stanice	3 737 m ²
■ komerce	2 667 m ²
■ komunikace	3 663 m ²









Transferium Praha-Smíchov - Návrh

Autorský text

Území jižního cípu Smíchova je v současnosti jednou z nejvýznamnějších transformačních ploch města Prahy. Prochází transformací de facto neustále od vzniku místa - osídlení - města. Mezi těmito změnami lze vyzdvihnout například totální zpustošení v polovině 17. století za třicetileté války nebo následná výstavba průmyslových fabrik a jejich demolice na konci 20. století při ražení pražského metra. Nejvýznamnější otisk ve struktuře této části města však zanechala železnice. Tato podélná stopa ve vzdálenosti jednoho městského bloku od řeky Vltavy se pro území stává příležitostí i hrozbou.

Investor zatím v současné urbanistické studii, pro zastavení nepotřebných odstavných ploch nádraží, jasně neprezentoval finální záměr pro přestavbu nádraží Praha - Smíchov. Umístění autobusového terminálu za kolejí, napojeného pěší lávkou, jak vyplývá z územního plánu lze brát spíše jako dočasné řešení.

Moji snahou bylo maximální využití potenciálu místa návrhem komplexního dopravního uzlu, který nastaví nové poměry v území a napomůže dalšímu vývoji města v místě rozbité struktury mezi železnicí a řekou. Pro účely mé práce jsem vypracoval v předdiplomovém semináři urbanistickou studii území, kterou vnímám jako finální stav, pro který je třeba budovu navrhnout.

architektonický a urbanistický návrh

Transferium vytváří kompozici dvou horizontálních hmot překlenujících železnici. Tyto hmoty reagují na dvě pěší urbanistické osy dle územní studie.

Dvoupatrová hala transferia, přidružená k ose pěší lávky, překlenuje nástupiště vlaku. Její prosklenou fasádou lze sledovat projíždějící vlaky s panoramatem Prahy v pozadí. Za kolejí se nachází rozšířený veřejný prostor se stromy, který vychází zpoza protaženého zastřešení nádražní haly. Tento prostor je druhým vstupem do transferia a ukončením osy Nového Smíchova, která začíná novým náměstím Na Knížecí. Platforma autobusového terminálu, spojená s nádražní halou v jejím druhém patře, pod sebou skrývá vložené patro obsahující komerční prostory, fitness a malý hostel. Tyto kapacity doplňuje v nižších podlažích P+R parkoviště za kolejí.

Vnitřní prostor haly schází exteriérovým schodištěm do veřejného prostoru v ulici nádražní, ten je rozdělen pěší lávkou na pobytovou zónu se zelení a volný prostor mezi nádražní halou a zastávkou tramvaje, využitelný pro komerční akce.

Jednoduché členění výškových úrovní a transparentní vzhled navenek prozrazují vnitřní dispozice transferia. Cestující tak získá již při prvním pohledu z exteriéru či interiéru přehled o možnostech a cílech své cesty.

V parteru je transferium propojeno se stávající nádražní halou. Novým prvkem je regenerace v současnosti téměř nepoužívaného prvního nástupiště a jeho spojení s veřejným prostorem ulice Nádražní. Všechny spoje, směřující do centra města na hlavní nádraží, zde zastavují a lze je využívat jako městskou hromadnou dopravu. Mezi stávající budovou a halou je terasa propojená s původní restaurací nádražní budovy.







Dívčí hrady

Dobřížská

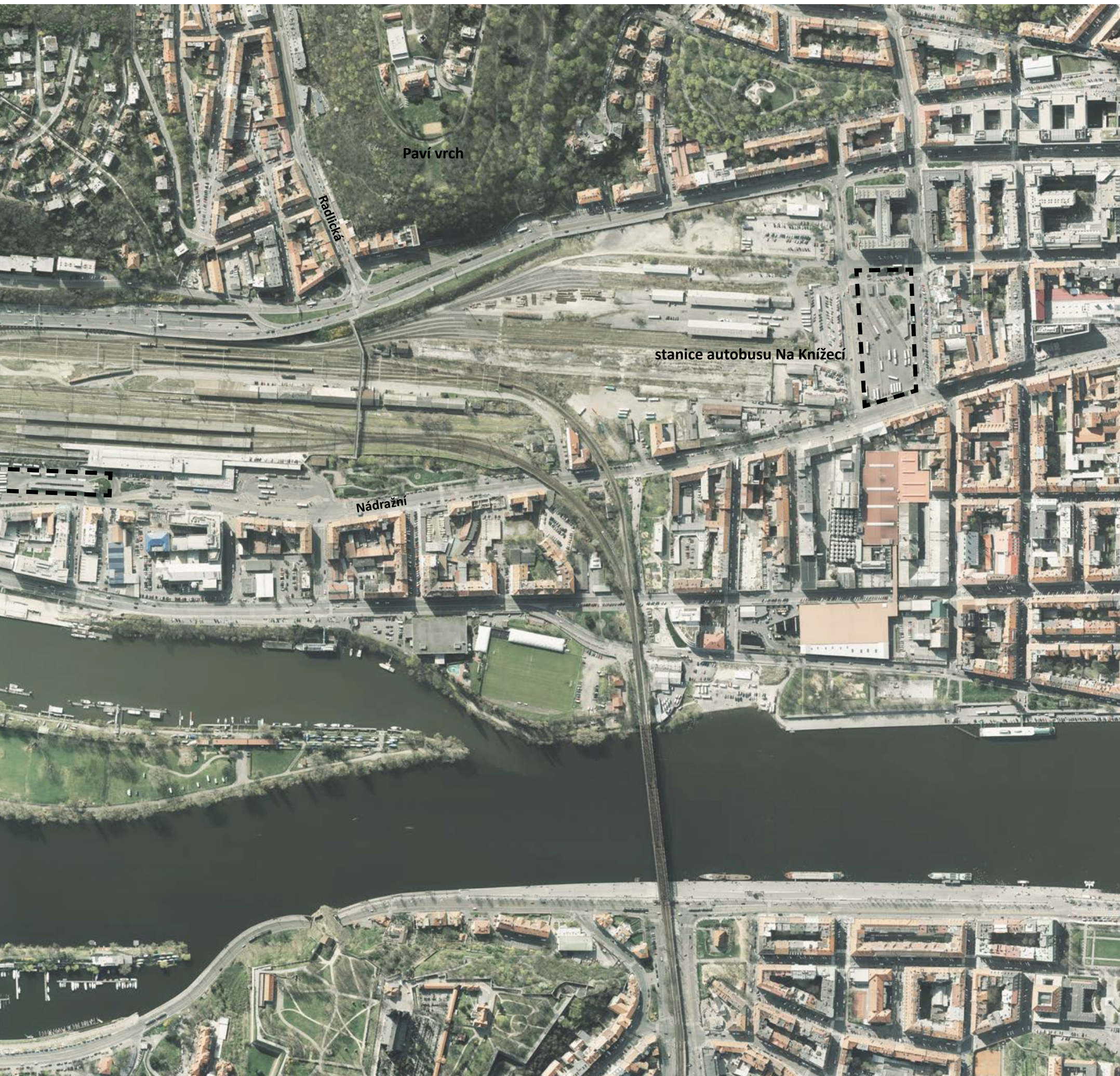
stanice autobusu Smíchov

Strakonická

Císařská louka



orthofoto 1: 5000

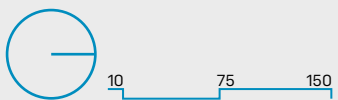
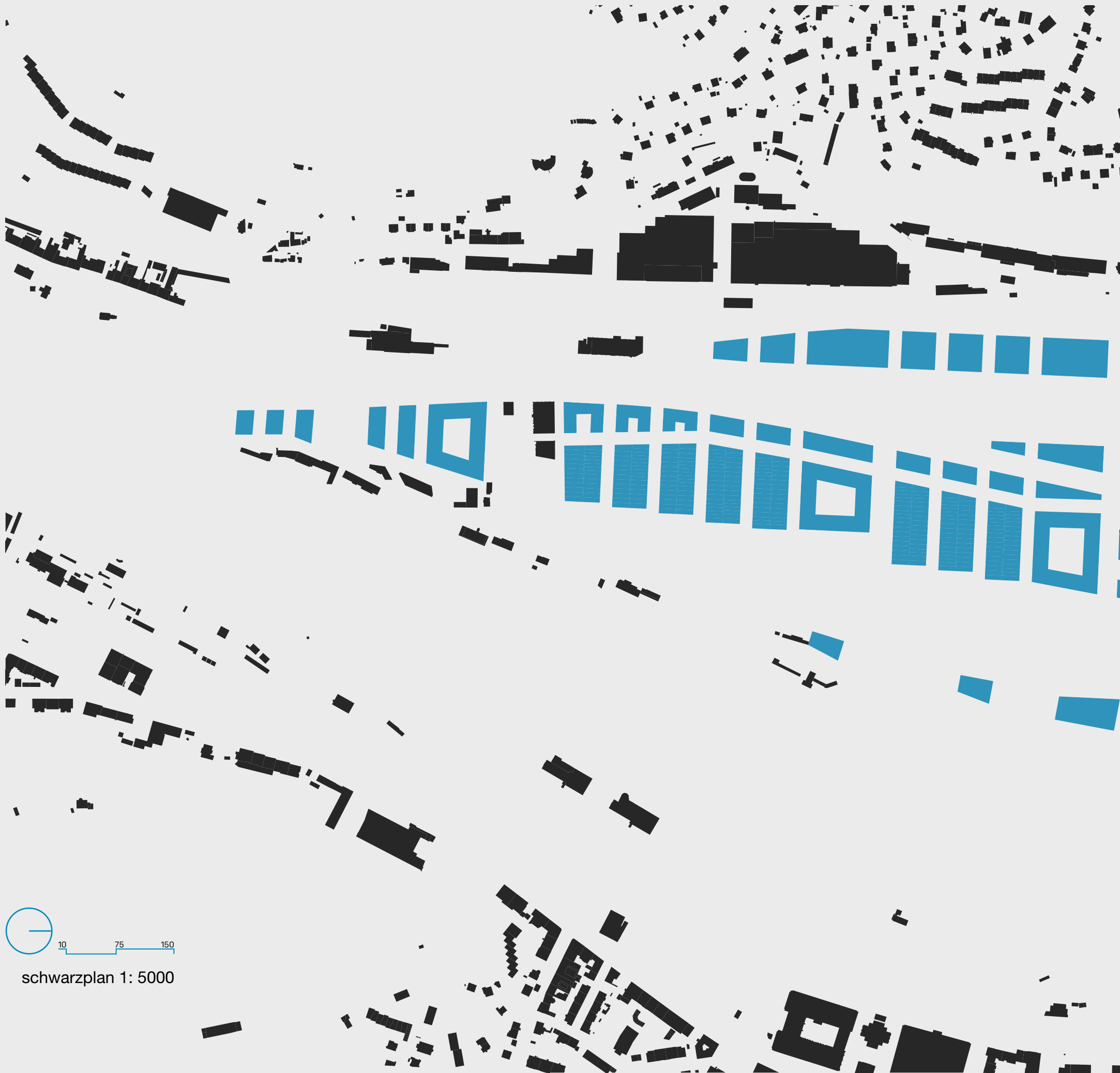


Paví vrch

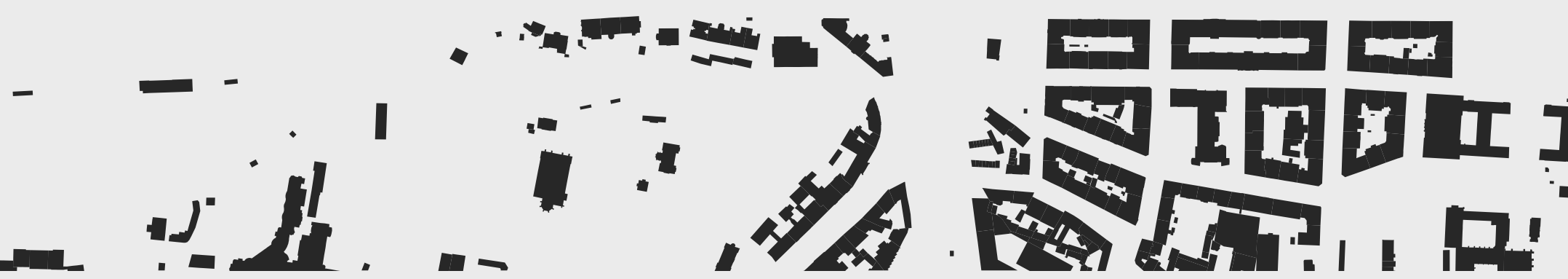
Radlická

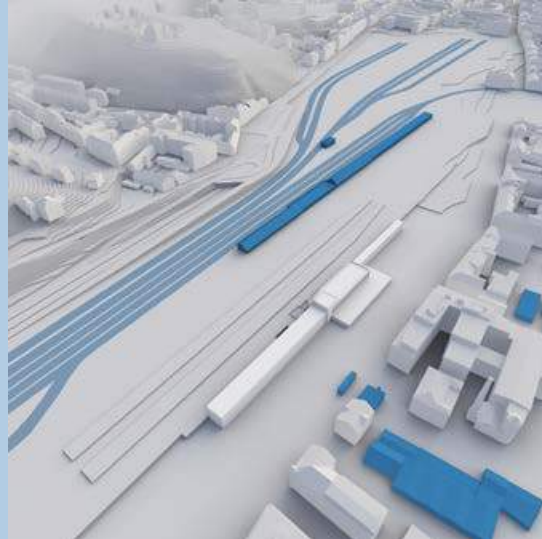
stanice autobusu Na Knížecí

Nádražní

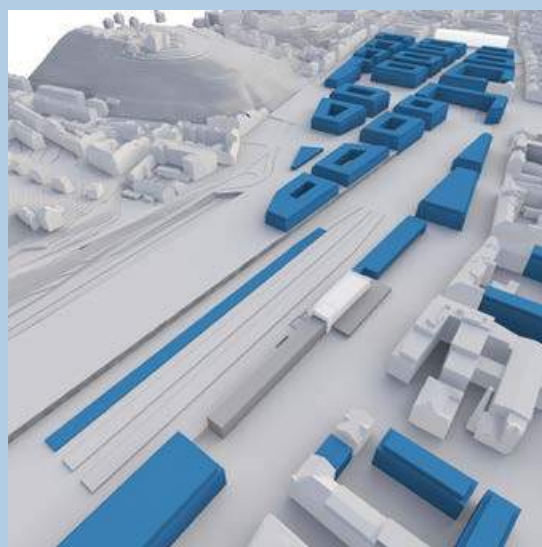


schwarzplan 1: 5000





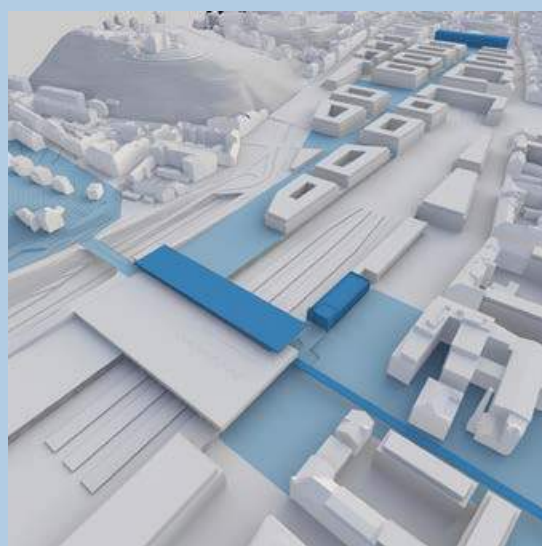
Současný stav - liniová bariéra kolejí a ulice Dobřížská rozdělují město. Předprostory nádražní haly zakrývá rozsáhlé zastřešení výstupu ze zastávky metra. Autobusová doprava zatěžuje ulici Nádražní spolu s parkovištěm před nádražní budovou. Veřejná prostranství postrádají jakékoli kvalitní prostory pro volný pohyb chodců, sdružování, či trávení času při čekání na spoj.



Zastavení brownfields a jejich vývoj vytváří podnět k vytvoření kvalitního spojení města pro pěší. Na úrovni spojení s ulicí Radlickou se nachází terénní zlom, který je vyrovnán 3-podlažní platformou. Spodní neprosvětlená patra pod platformou jsou využita jako Park and Ride parkoviště, obchodní plochy, nebo zázemí budov.

Doplnění 4. nástupiště zvyšuje kapacitu nádraží, stávající podchody pro pěší vedoucí pod kolejišti, jsou protaženy k P+R parkovišti.

Odstranění zastřešení výstupu z metra a přidružené budovy nádraží uvolňují prostor pro transferium. Rekonstrukce stávající haly a přestavba navazujícího objektu před točnou tramvaje definuje s okolní zástavbou předprostor nádraží v první fázi.

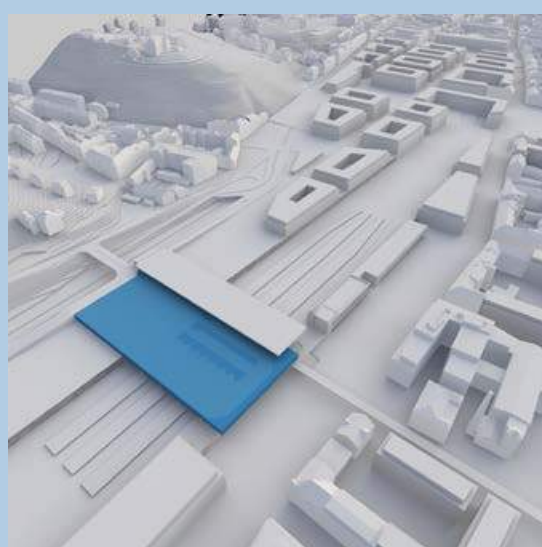


Transferium je umístěno na křížení dvou nově vzniklých urbanistických os.

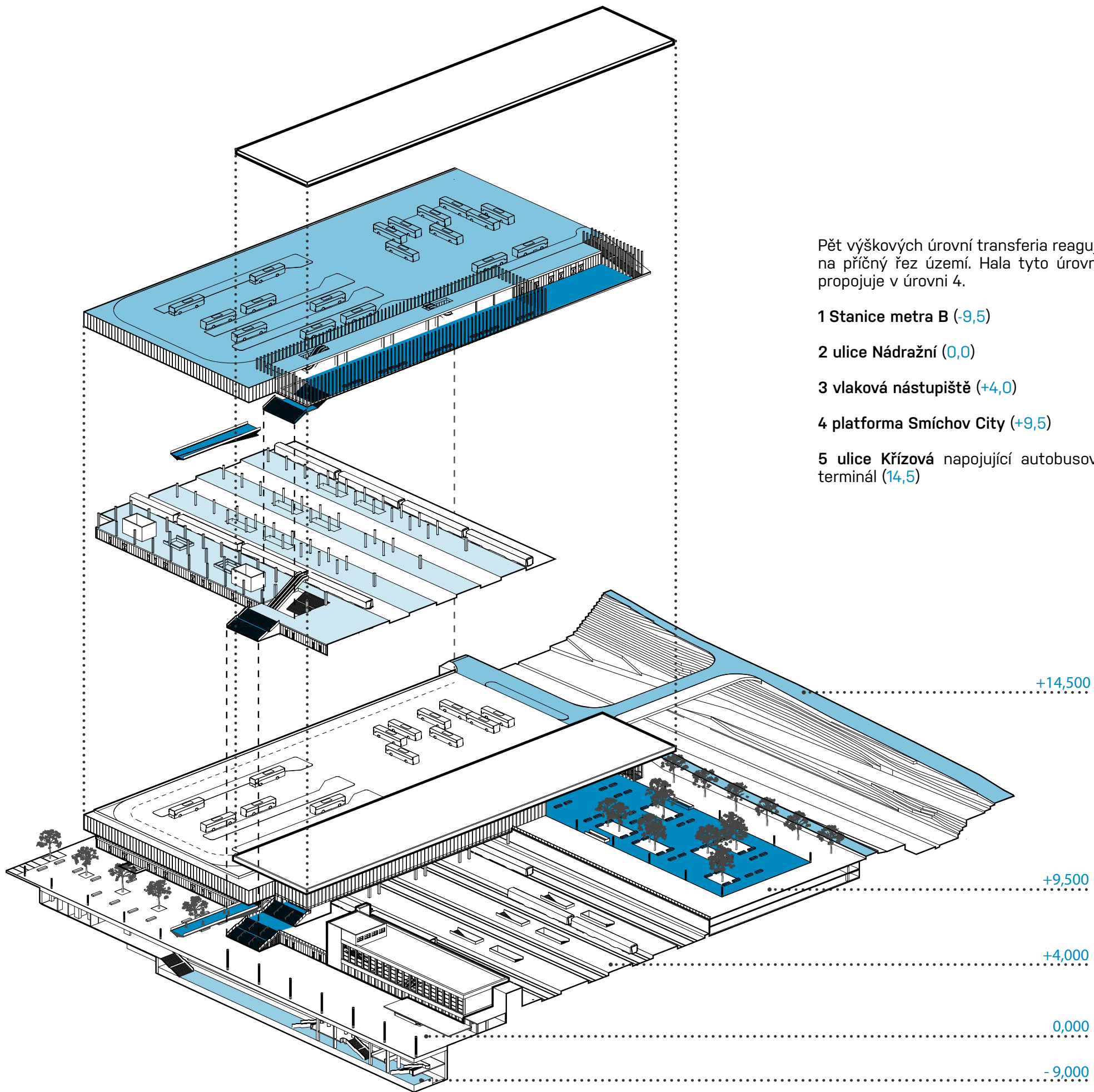
Osa města propojuje terminál s nově vzniklým náměstím Na Knížecí procházející středem nové zástavby "Smíchov City" formou zeleného bulváru.

Osa rekreace propojuje Dívčí hrady skrze Smíchov na Císařskou Louku. Tato osa je ztvárněna pěší lávkou procházející městem a překonávající záliv řeky Vltavy, která je prezentována v předdiplomovém semináři.

Hala transferia překlenuje železnici ve směru **osy rekreace** nad středem nástupiště a otevírá pohled cestujících směrem k centru města a jeho ikoně Pražskému hradu. Zastřešení haly přechází i nad venkovním prostorem ukončujícím **osu města**.



Přesun autobusového terminálu nad kolejiště za odjezdovou halu navazuje na výškovou úroveň ulice Křížové. To uvolňuje předprostory transferia v ulici Nádražní a skrze odjezdovou halu vytváří komplexní přepravní uzel. Hala je propojena se stanicí metra B pomocí dvojice eskalátorů umístěných pod pobytovým schodištěm sestupujícím do parteru Smíchova.



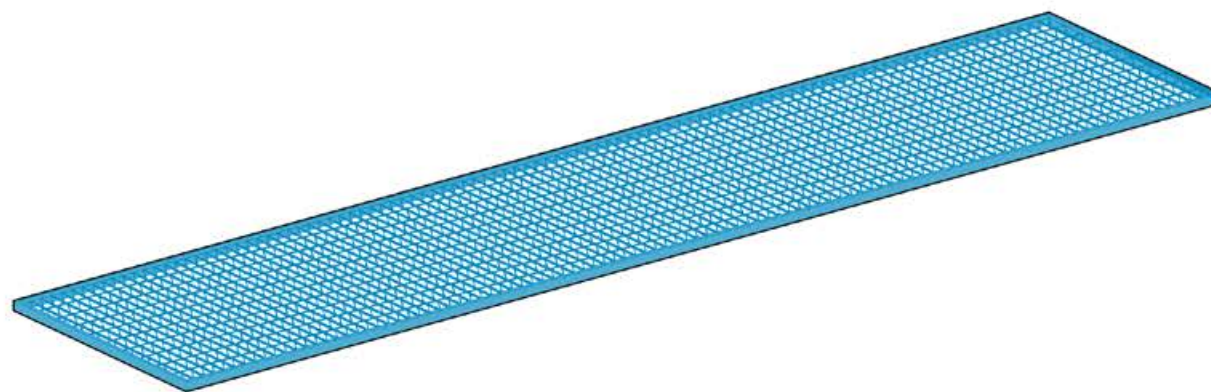
Transferium vytváří kompozici dvou horizontálních hmot, prosklených po obvodu a vznášejících se nad nástupišti vlakového nádraží. Hala tak vytváří bránu města a její orientace a výhled na Pražský hrad tento vjem umocňuje.

Jednoduché členění výškových úrovní, transparentnost a logické propojení v interiérech slouží k rychlému pochopení transferia jako celku, napomáhá tak rychlejší orientaci lidí a plynolosti provozu při maximálním náporu návštěvníků.

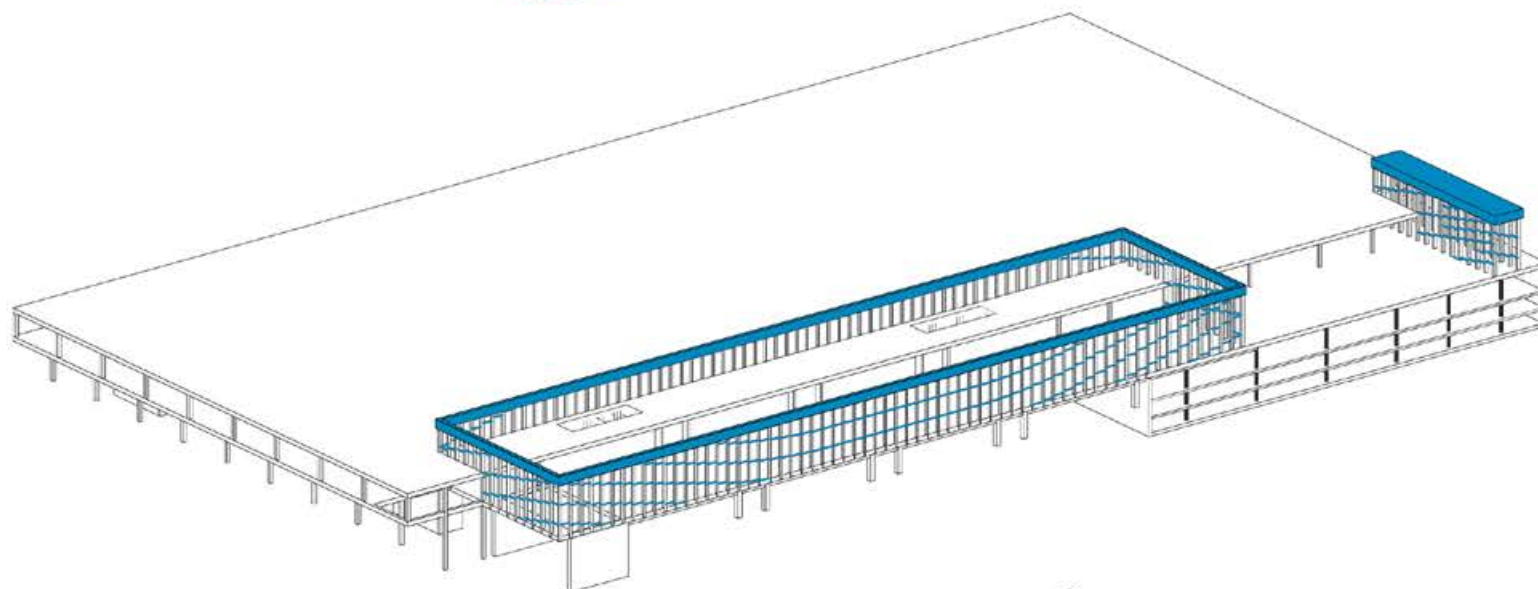




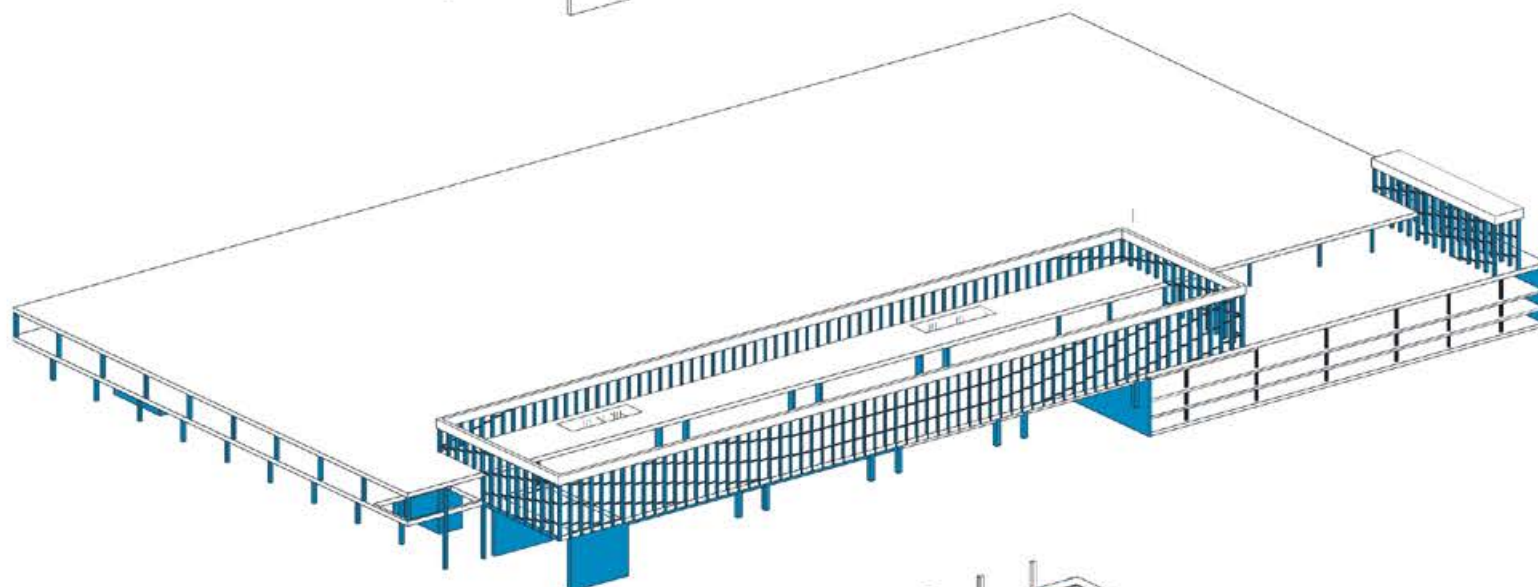
příhradová konstrukce zastřešení



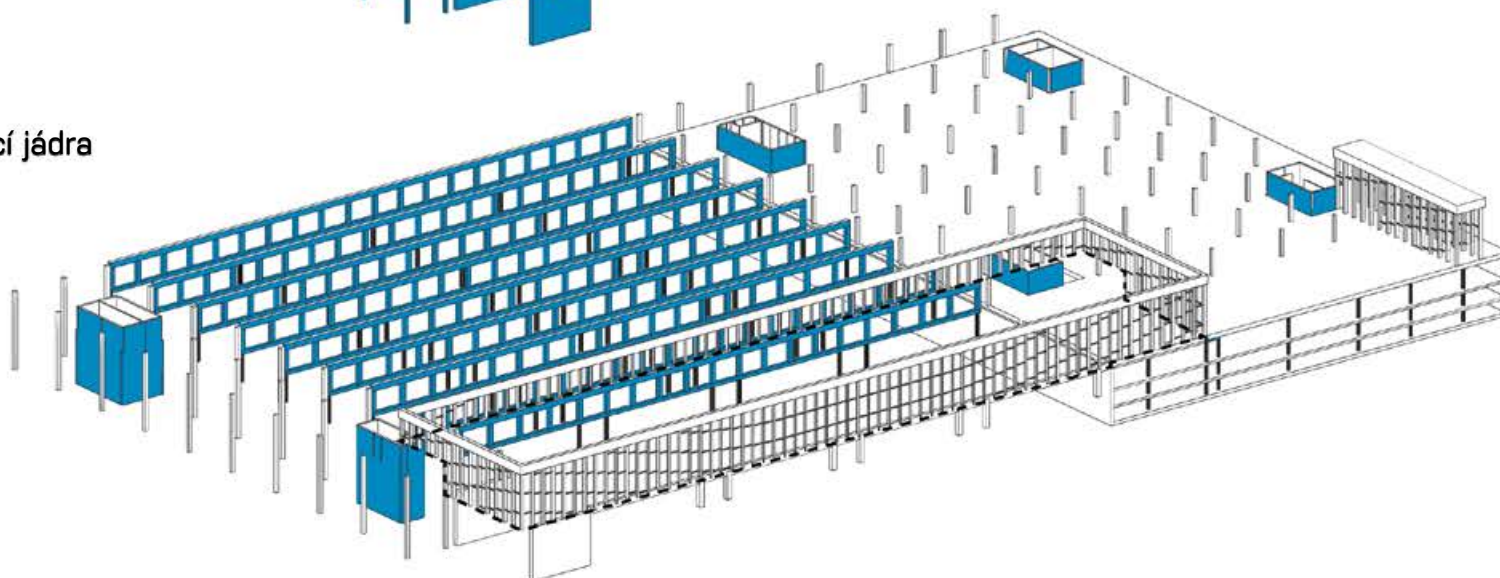
prostorové ztužení haly



svislé konstrukce



virendelovy nosníky a ztužující jádra



Technické řešení

konstrukční návrh

Základní konstrukce domu jsou železobetonové v modulu 10 x 8,1 metru. Doplnují je lehké ocelové prvky haly a nosníky nad kolejišti, zdvojené patro nad kolejišti překonává rozpony 18 metrů. Tyto rozpony přemostují mohutné ocelové virendelovy nosníky na výšku patra (5 m). 6 ztužujících jader symetricky umístěných zajišťuje prostorovou tuhost.

Hala transferia je odspodu vynesena rastrem železobetonových sloupů a překladů. Zastřešení z lehké příhradové konstrukce nese "plášť" budovy ze subtilních ocelových sloupků v rozestupu 1,5 m. Tyto sloupy směrem od středu zesilují profil a skrze přidané ztužující příčné prvky zachycují vodorovné zatížení působící na objem haly.

dopravní řešení

Železniční doprava: kapacitu rozšiřuje nové nástupiště, za ním se nachází průběžná kolej. Rekonstrukce nádraží a jeho technologií nahradí zastaralé relé a umožní variabilnější a plynulejší provoz na trati. To umožňuje zrušení plánů na ztrojkolejení železničního mostu pod Vyšehradem.

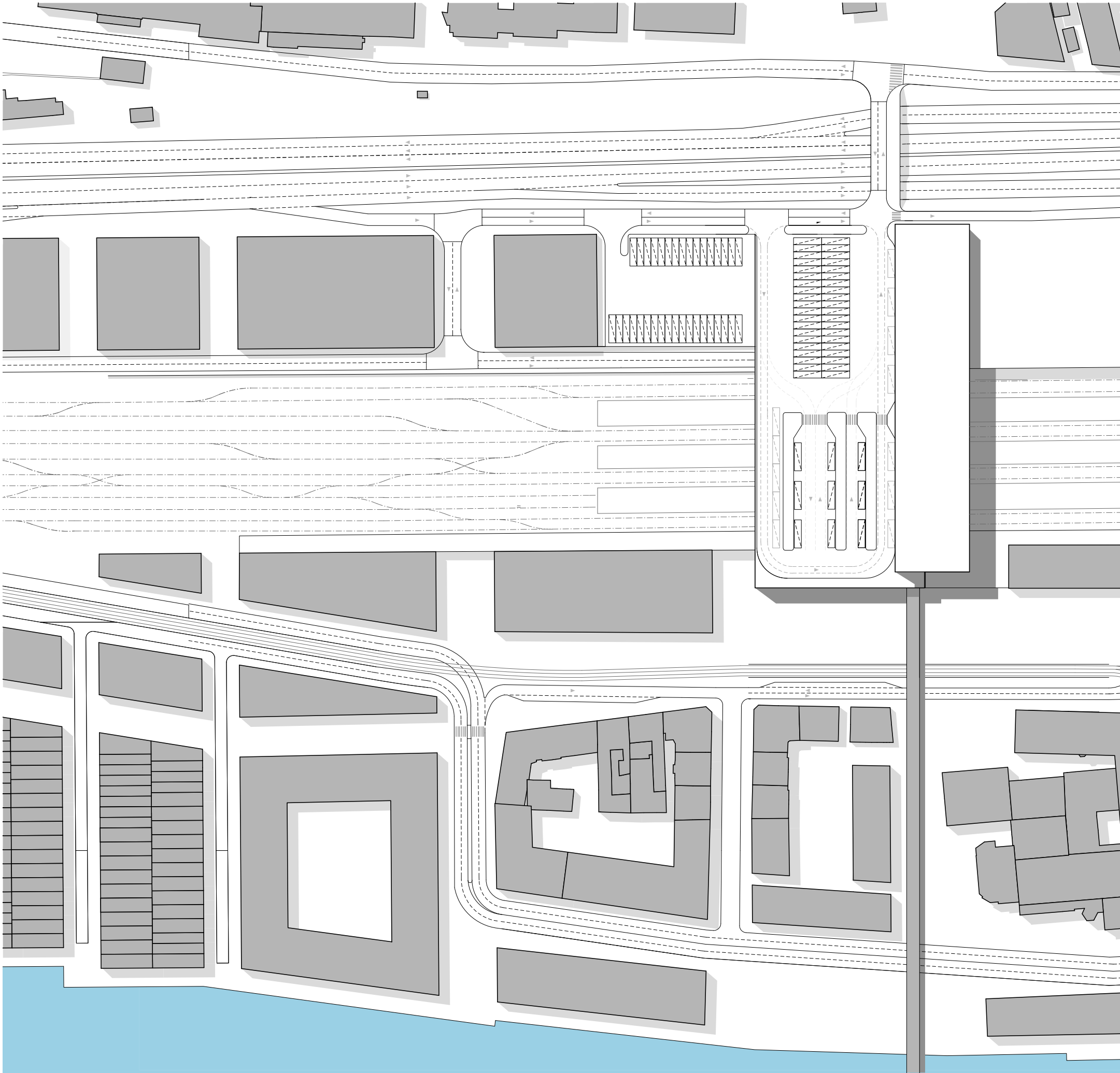
Automobilová doprava: parkoviště pro 730 osobních automobilů je napojeno ve dvou bodech, z ulice Dobřížská a z křížení ulic Dobřížská a Radlická kde upravují světelnou křižovatku. Přednádražní prostory jsou ve směru z města vyhrazeny jen pro automobily s povolením, či taxislužby.

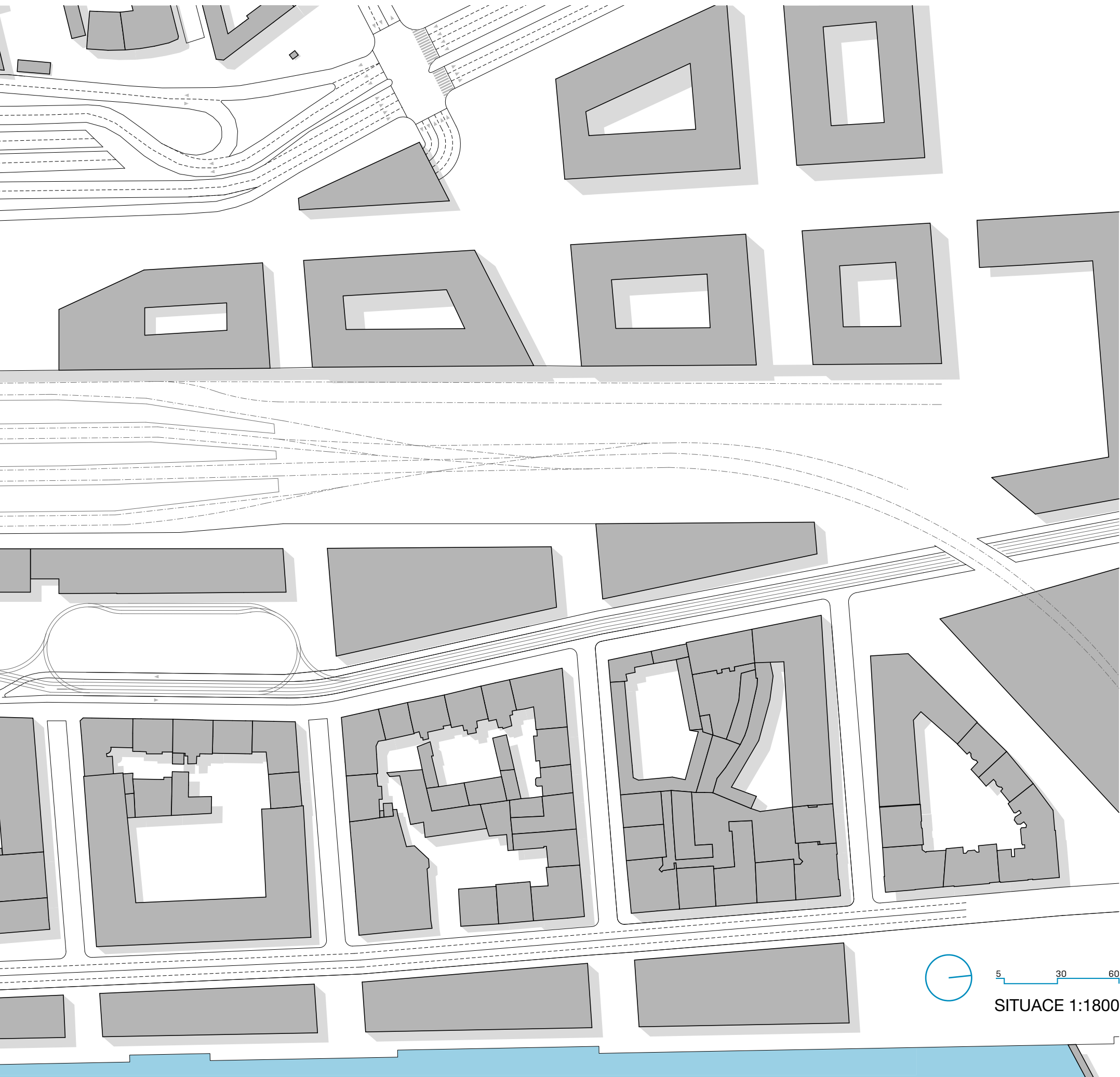
Autobusová doprava: terminál je napojený ve třech bodech, 2x z ulice Dobřížské a přemostěním z ulice Křížová. Všechna napojení jsou bez světelných značení, což podporuje plynulost provozu. Autobusová nástupiště jsou umístěna ve vodorovném směru s halou transferia, výstupní hrana je dle priority na nejbližší spojnici k metru. Odstav autobusů má dvě zóny, pro aktivní a záložní autobusy s upřednostněním autobusů městské hromadné dopravy.

Principy napojení terminálu v ulici Dobřížská a Křížová jsou převzaté ze studie ateliéru DUA a konzultované s ing. Václavem Malinou.

technické zařízení budov

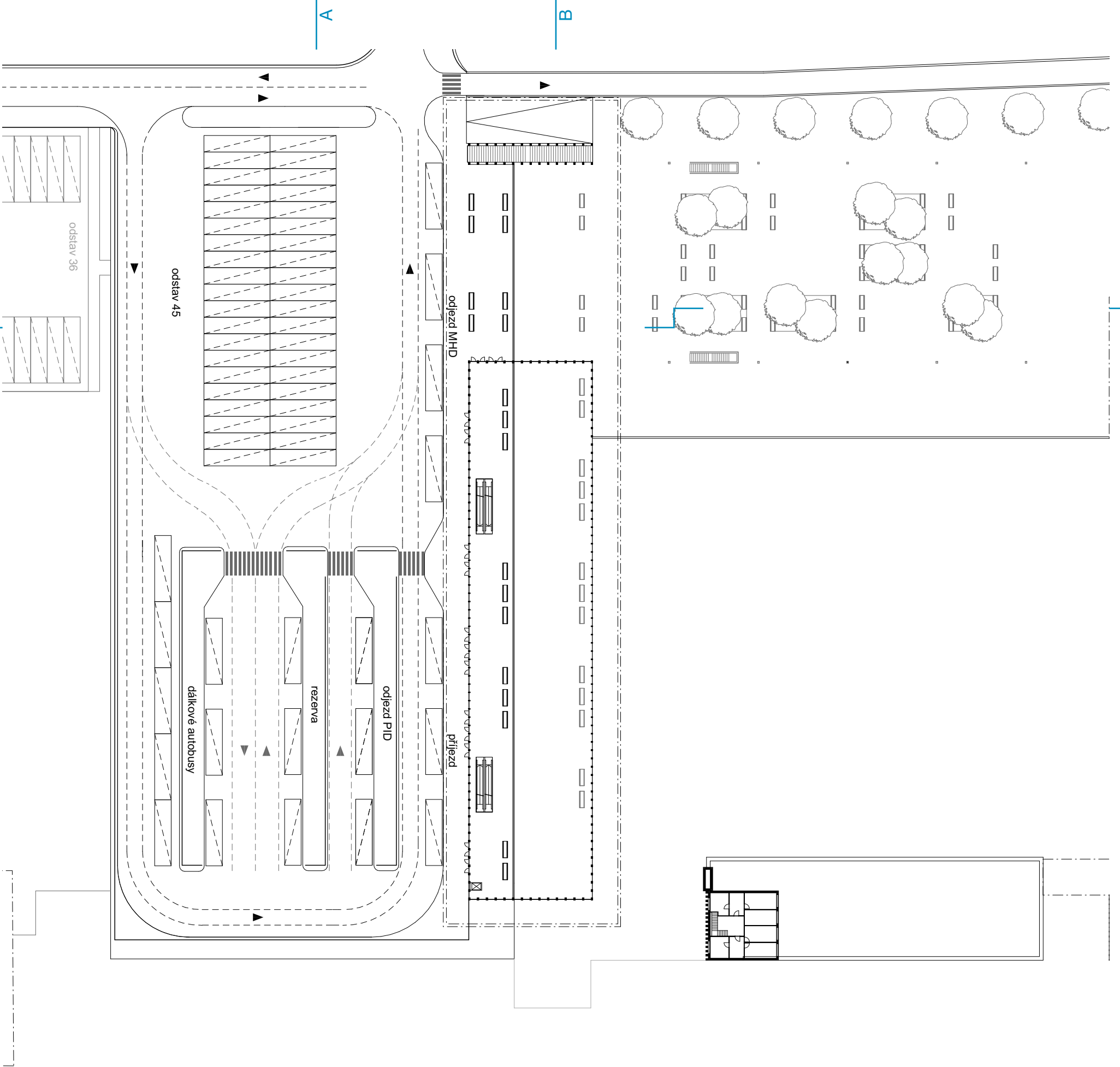
Technické místnosti jsou umístěny v patrech u podzemního parkoviště a spojena jádry s komerčními prostory. Rozvody jsou rozvedeny mezi nosníky, křížení jsou umístěna v místnostech se sníženým stropem. Hala terminálu je temperována minimálně, pro větrání se v letních obdobích využívá přirozeného proudění vzduchu skrze dvoupatrový prostor.





5 30 60

SITUACE 1:1800



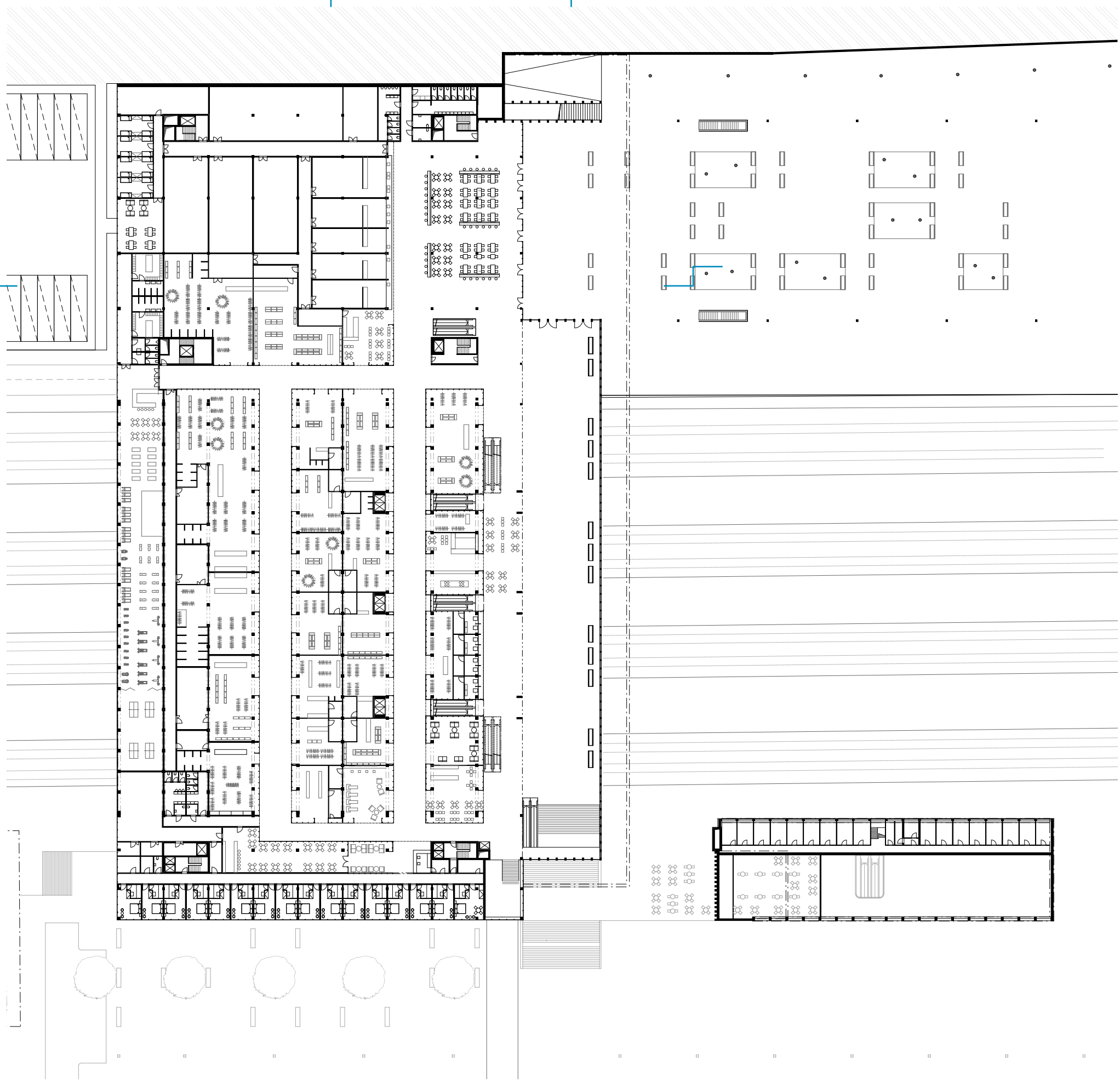
A

B

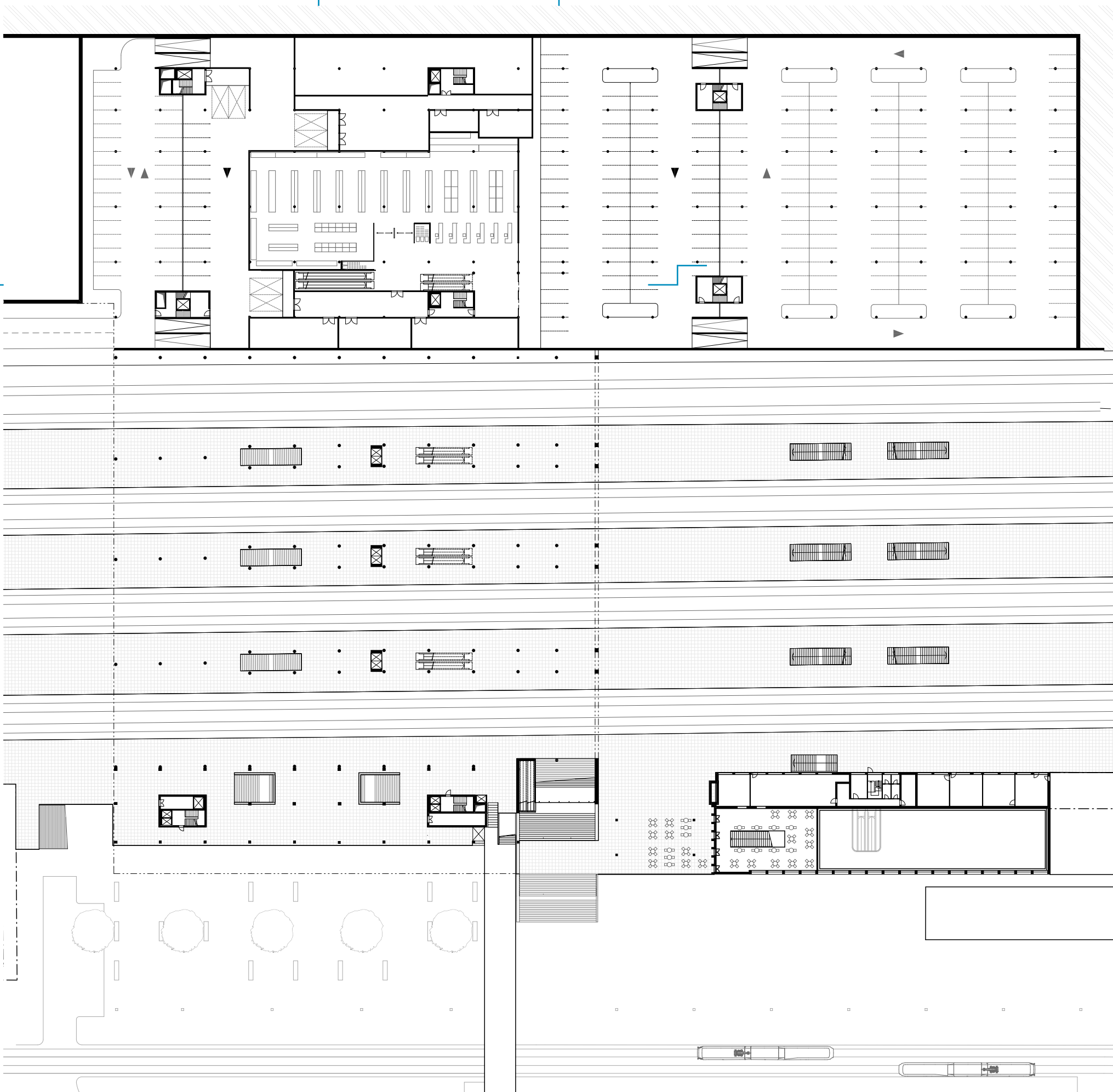
A

B

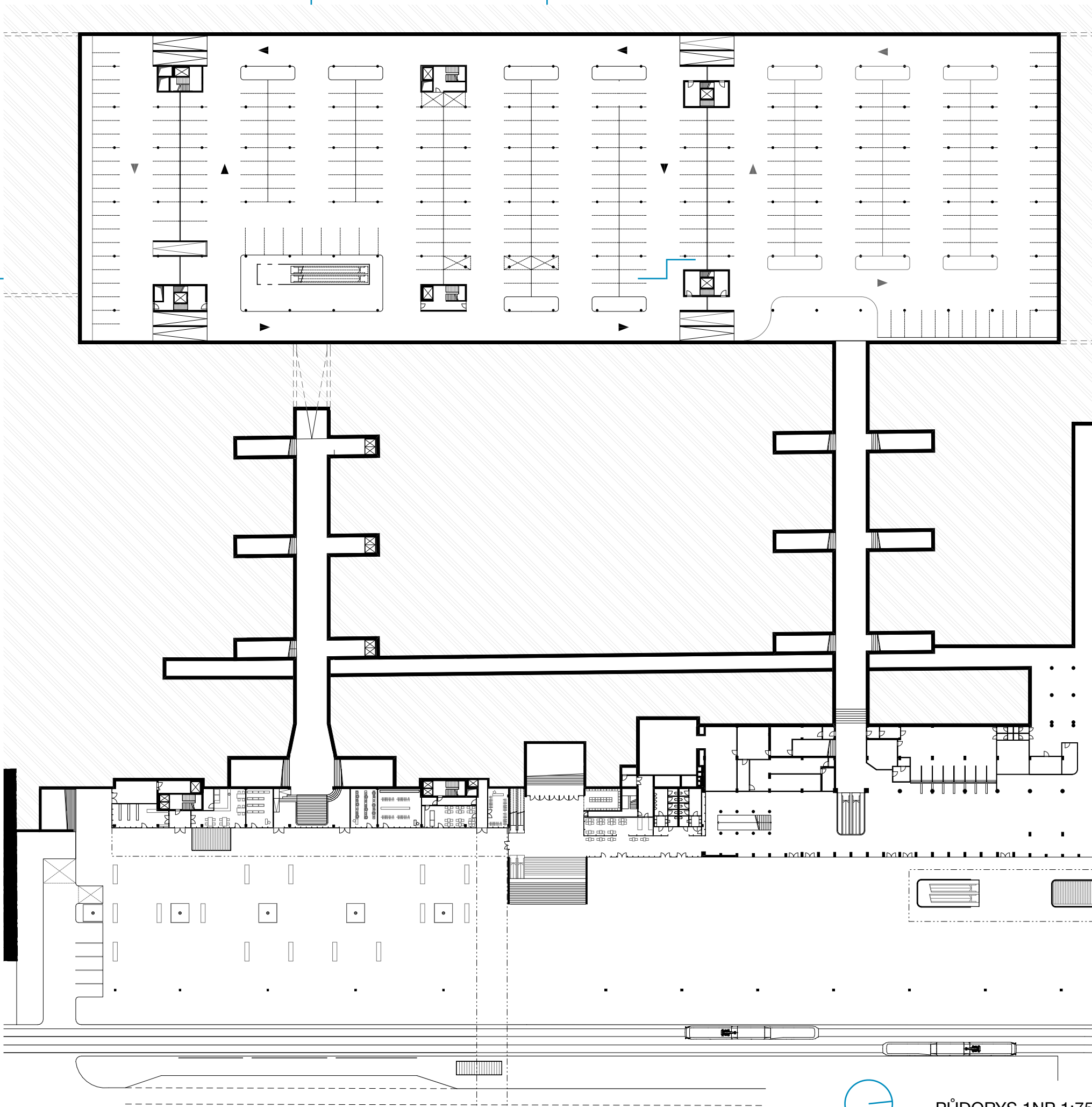
C



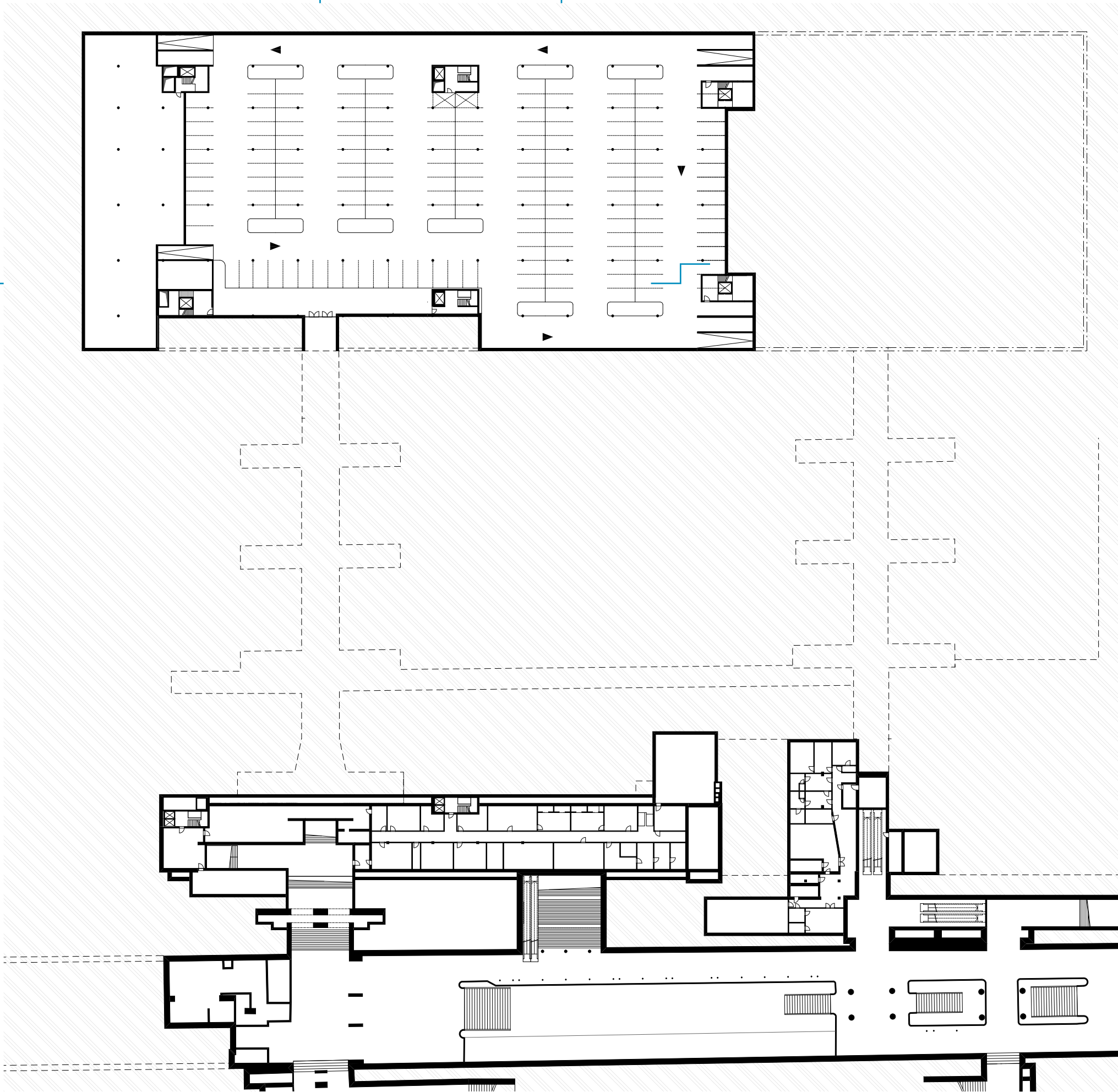
PŪDORYS 3NP 1:750



PŪDORYS 2NP 1:750



PŪDORYS 1NP 1:750



PŪDORYS 1PP 1:750

autobus - metro

Příjezdy a odjezdy autobusů MHD a integrované dopravy jsou umístěny v linii podél odjezdové haly. Cestující tak využijí celou plochu nástupiště. Příjezd je umístěn v nejbližším kontaktu se spojením na metro, to propojuje s nástupištěm trojice eskalátorů vedoucím pod exteriérovým pobytovým schodištěm.

autobus - vlak

Propojení autobusové a vlakové dopravy vede skrze halu terminálu, zde cestující nalezne dostatek možností k odpočinku, nákupu, či vyčkání spoje při přestupu.

pěší spojení města

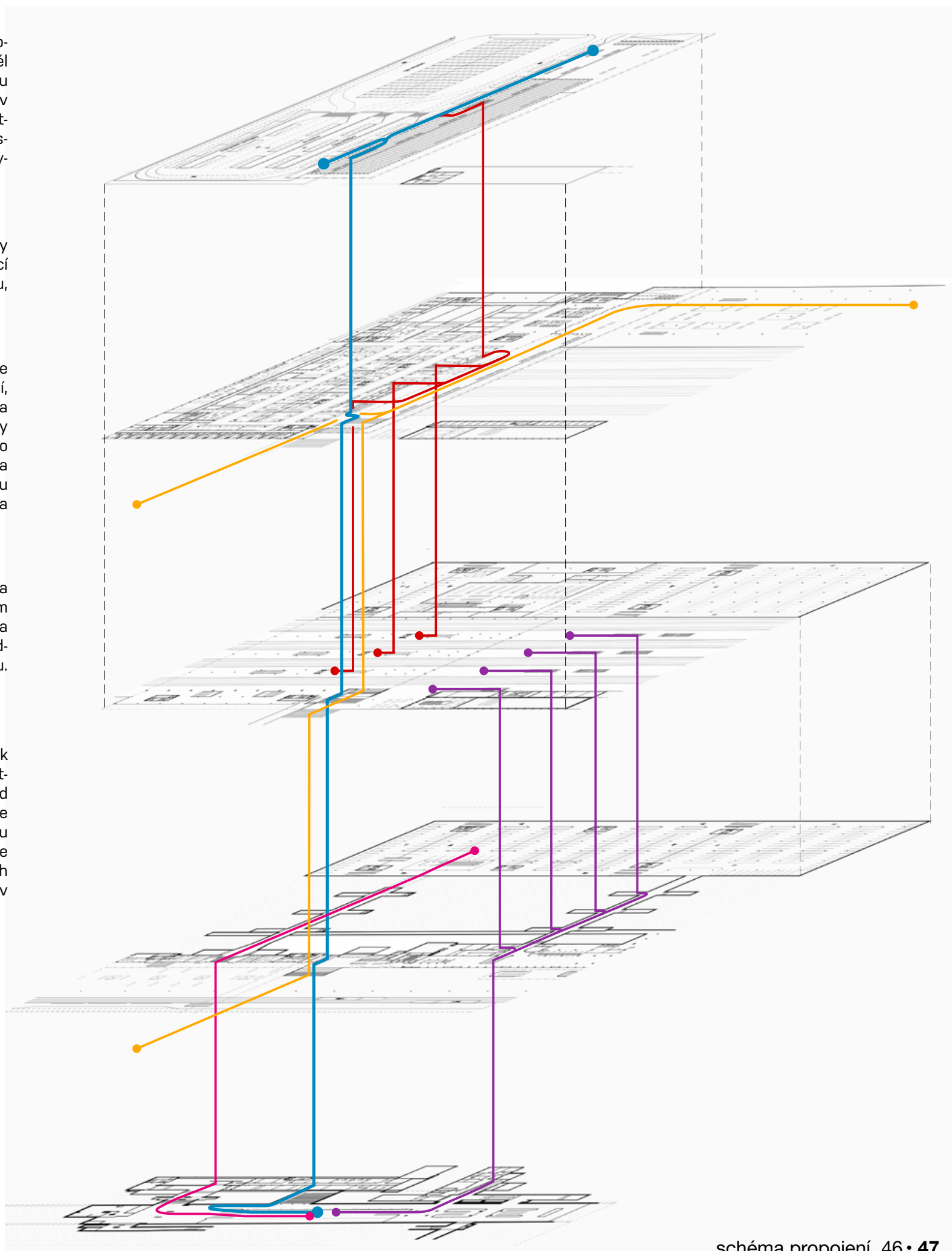
Hala terminálu a jeho přidružené funkce nevytváří prostory pouze pro cestující, ale také pro obyvatele města. Budova propojuje významné veřejné prostory města a stane se centrem území jižního cípu Smíchova. Proto je hala rozdělena na zónu přestupů a nástupiště a zónu ulice vedoucí z jedné strany kolejíště na druhou.

vlak - metro

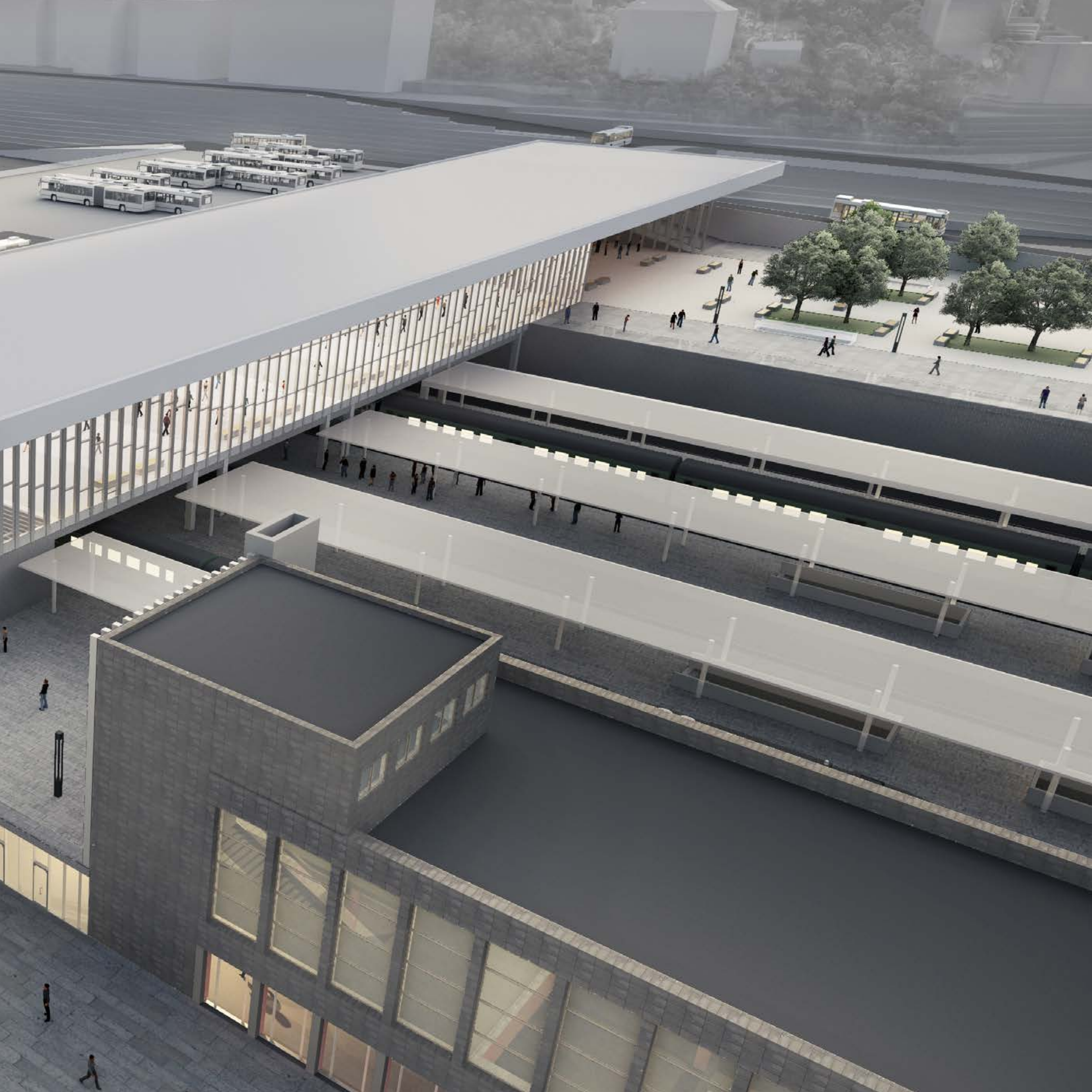
Stávající podchody a původní budova nádraží z 50. let si zachovává svůj význam pro cestující přestupující mezi vlakem a metrem. Úpravy ve vstupním podlaží budovu otevírají do přednádražního prostoru.

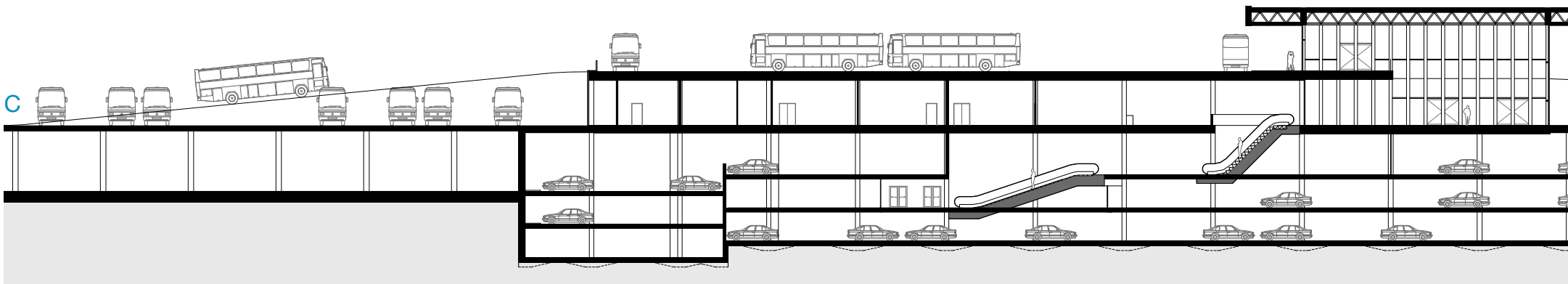
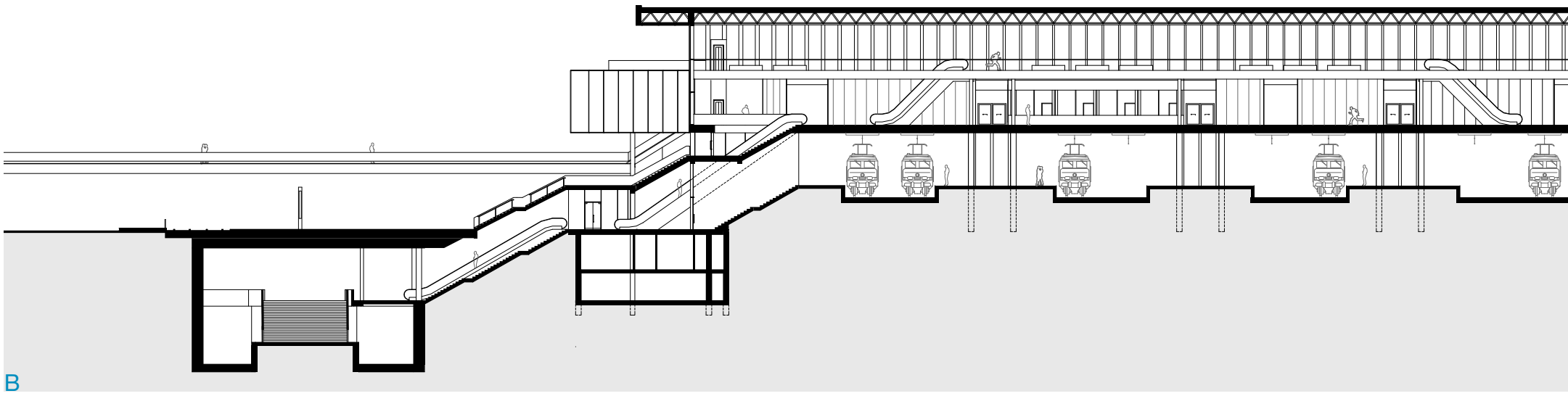
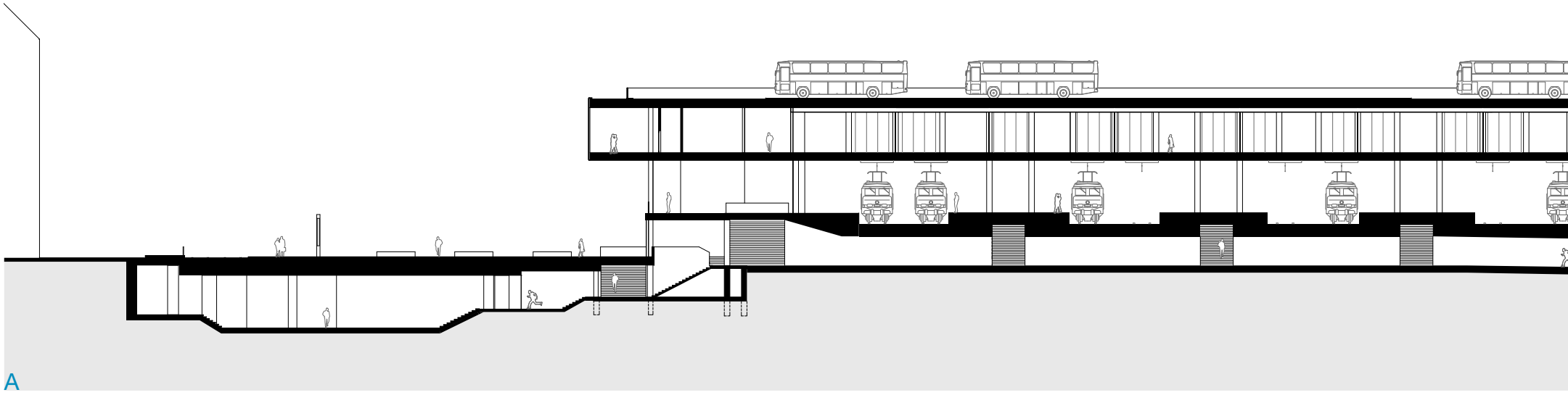
park and ride - metro

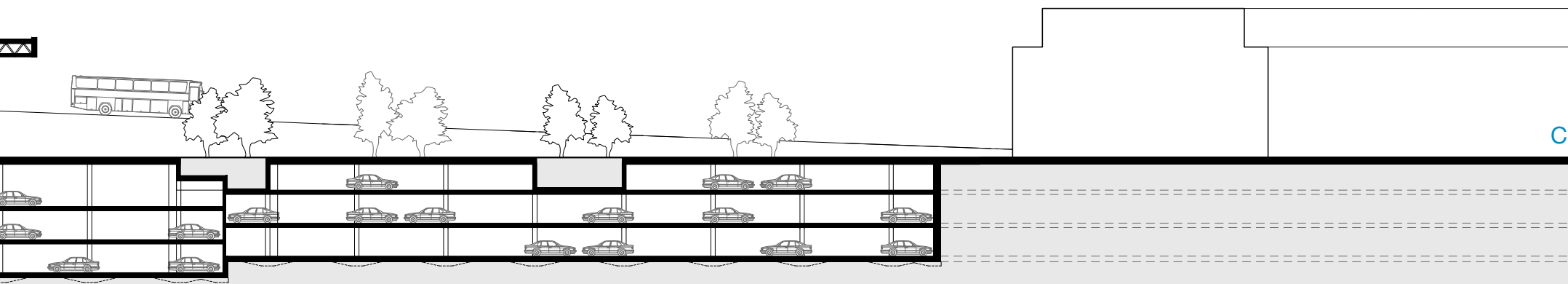
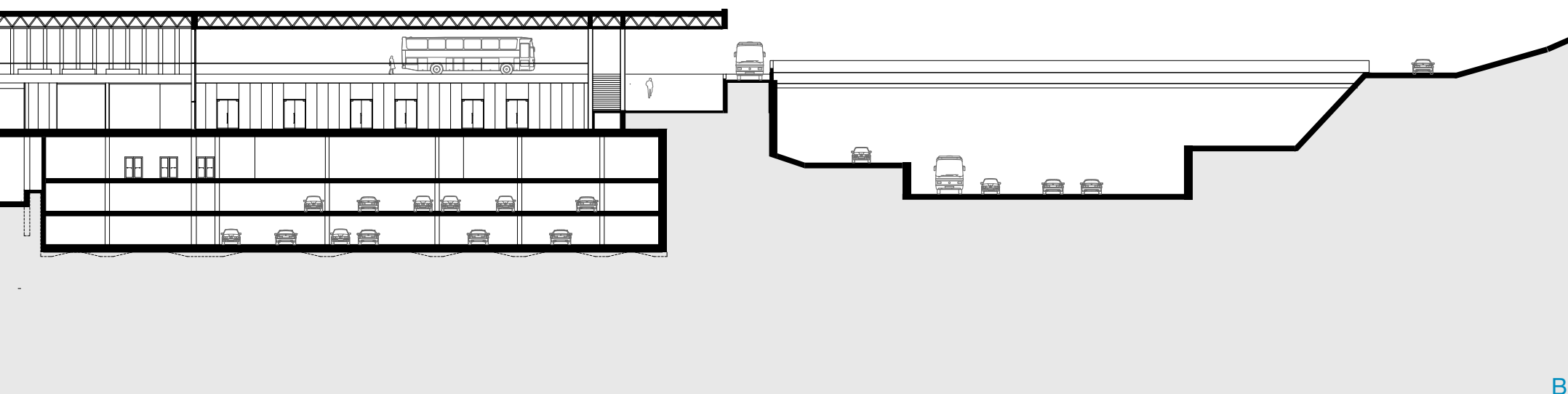
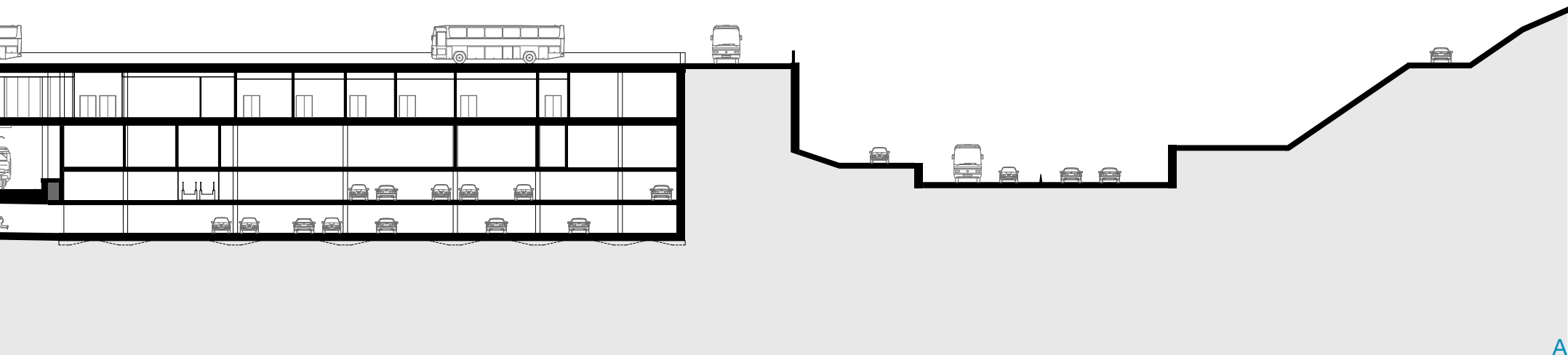
Kapacitní parkoviště je napojeno jak na dopravní terminál tak přímo na metro skrze prodloužené podchody pod železnicí. Cestující se tak velmi rychle přepraví cestou do práce naopak cestou nazpět se může zdržet v odjezdové hale a v přidružených komerčních prostorách nabrat sílu před odjezdem či nakoupit v supermarketu.

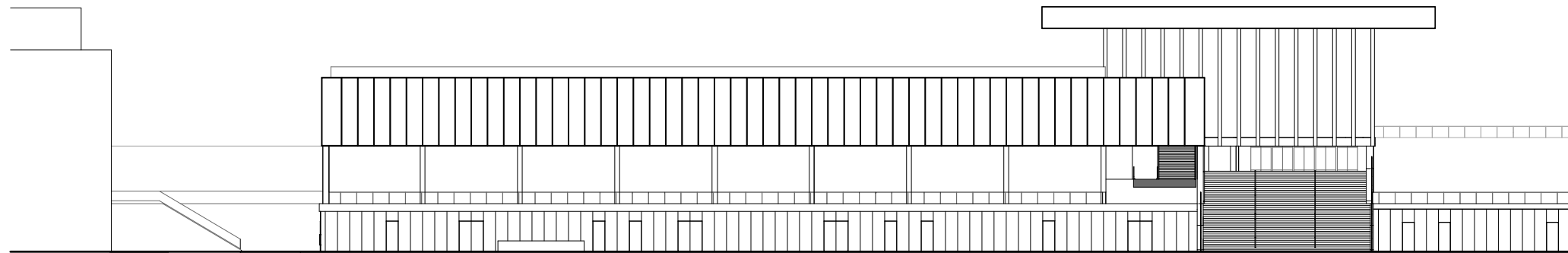
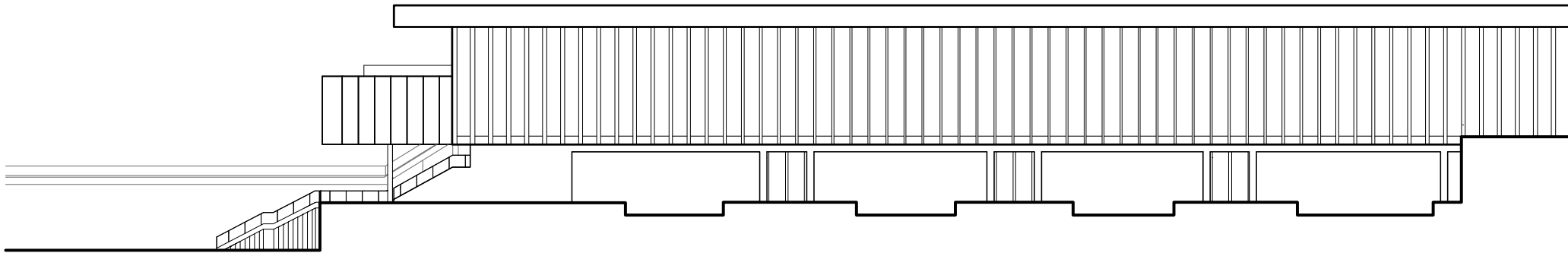
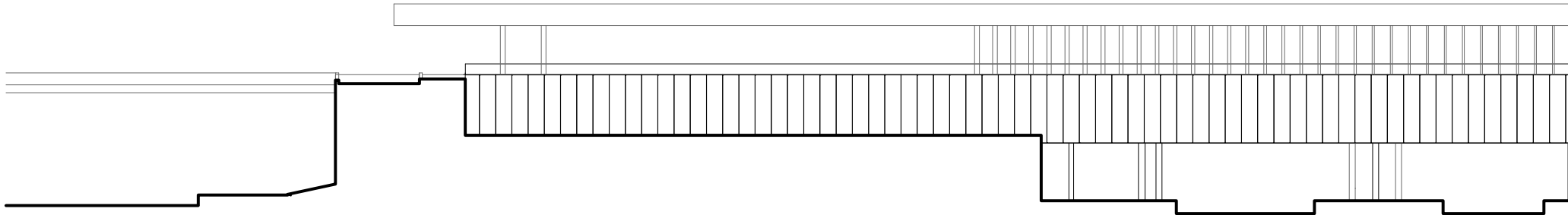
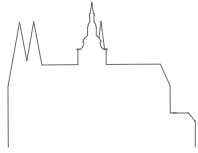


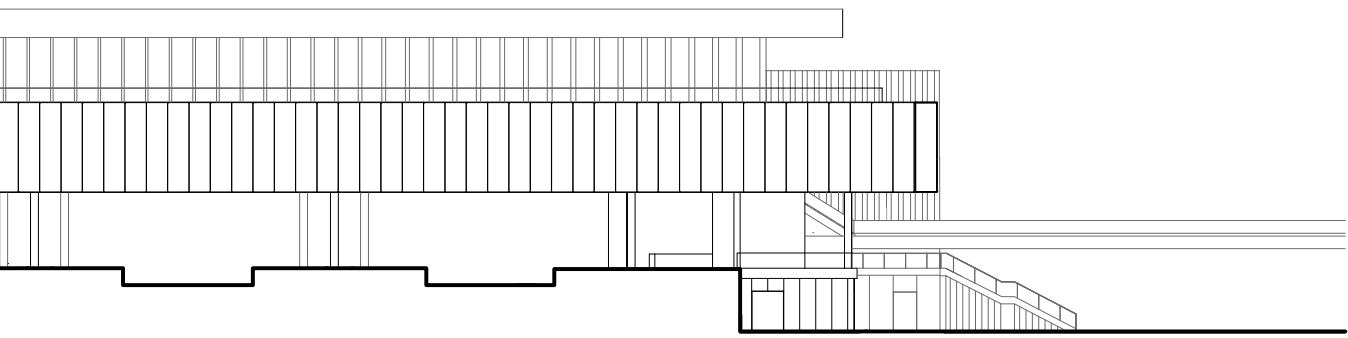




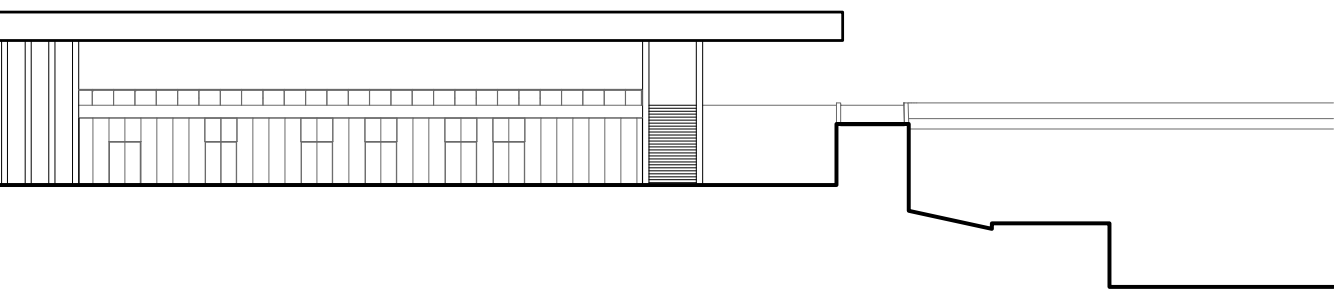




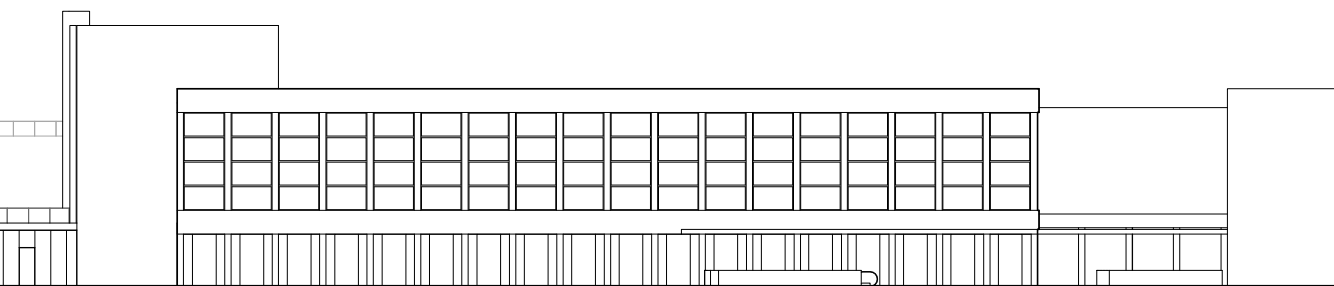




pohled jižní 1:500



pohled severní 1:500



pohled východní 1:500





Použité zdroje:

Geografická data poskytl Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy.

Architektonické a stavebně technické řešení je navrženo v souladu s platnými předpisy a normami.

weby

<http://www.sekyragroup.cz/cz/projekty/velka-rozvojova-uzemi>

http://www.stavebni-forum.cz/diskuse2013/prezentace/1114_anderle.pdf

<http://plan.iprpraha.cz/>

<http://www.iprpraha.cz/>

<http://vcpd.cvut.cz/industrialni-topografie/>

https://cs.wikipedia.org/wiki/Pražský_železniční_uzel

ilustrace

str. 18 nádražní budova

http://www.fotohistorie.cz/Praha/Praha-mesto/Smichov/Smichov_-_nadrazi/

str. 18 kolejiště a nádražní budova

<http://stelweb.asu.cas.cz/~slechta/HISTORIE/stpraha/>

str. 18 nádražní budova

<http://www.k-report.net/foto/i002678.jpg>

str. 19 historická mapa

<http://archivnimapy.cuzk.cz>

str. 19 výstavba metra

http://www.stavebni-forum.cz/diskuse2013/prezentace/1114_anderle.pdf

Poděkování

Děkuji rodině a přátelům, kteří mne podpořili během mého studia architektury. Zvláště pak vedoucímu mé diplomové práce Borisi Redčenkovi za inspirativní podněty a rady při zpracování tohoto projektu.