

EVROPSKÁ KULTURNÍ PLATFORMA
Západní nádraží, Brusel, Belgie

Lenka Havlíčková

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Lenka Havlíčková AR 2015/2016, LS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (Č) EVROPSKÁ KULTURNÍ PLATFORMA, ZÁPADNÍ NÁDRAŽÍ, BRUSEL, BELGIE (A) EUROPEAN PLATFORM OF CULTURE, WEST STATION, BRUSSELS, BELGIUM	
JAZYK PRÁCE: ČESKÝ	
Vedoucí práce:	Ing. arch. Akad. arch. Jiří Klokočka Ústav: 15119 Ústav urbanismu
Oponent práce:	Ing. Akad. arch. Jan Šěpka
Klíčová slova (česká):	Transformace, transferium, vize pro Brusel jako hlavní město EU
Anotace (česká):	Diplomová práce se zabývá transformací oblasti Západního nádraží v Bruselu. Využívá potenciál stávajícího nádraží k rozšíření na rušný dopravní uzel - transferium. Druhou rovinou projektu je vize evropské kulturní platformy v pojetí celoměstské sítě míst reprezentující statut Bruselu, jejíž součástí se Západní nádraží stane.
Anotace (anglická):	The thesis focuses on transformation of Brussels West Station district. The current station potential is used for transformation into a rush traffic hub – transferium. The vision of european culture platform in a form of urban infrastructure of places representing the Brussels statut is the second project's layer.

Prohlášení autora

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

V Praze dne 27.5.2016

podpis autora-diplomanta

Havlíčková Lenka

Evropská kulturní platforma

Brusel west - Západní nádraží Brusel, urbanistická studie

Diplomová práce - Lenka Havlíčková

Letní semestr 2016, FA ČVUT

Ateliér Klokočka : Ing. arch. Akad. arch. Jiří Klokočka

Ing. arch. Jana Zdráhalová, Ph.D.

15119 Ústav urbanismu

zimní semestr 2015_2016

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Lenka Havlíčková

datum narození: 14. 11. 1990

akademický rok / semestr: 2015/2016 LS

ústav: 15119 (ústav urbanismu)

vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Akad. arch. Jiří Klokočka

téma diplomové práce: Brusel West – západní nádraží Brusel - urbanistická studie
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Tématem diplomové práce bude transformace oblasti Západního nádraží v Bruselu: optimalizace urbanistické struktury: zástavba, veřejný prostor a začlenění stávající železniční trati, nové využití brownfieldu bývalého nákladového nádraží tak, aby tvořilo významný rozvojový pól města. Důležitým místem je samotné nádraží (tzv. Transferium), jeho adekvátní napojení na veřejný prostor a ostatní městské funkce, integrace celé oblasti do tzv. zeleného koridoru směrem k centru. Druhou rovinou zadání bude vize evropské kulturní platformy, která podpoří statut Bruselu jako hlavního města Evropské unie. Západní nádraží se stane součástí celoměstské sítě míst reprezentující evropské kulturní dědictví. Vznikne zde zázemí pro jednotlivá kulturní centra členských států EU včetně využití venkovních prostor.

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

Výsledkem práce je návrh urbanistické studie bývalého nákladového nádraží ve čtvrti Západní nádraží – Brusel. Bude se jednat především o koncepční a ideové řešení čtvrti s detailnějším rozpracováním důležitých míst pro budoucí návrh charakteristických a jejich vzájemné propojení, včetně budovy transferia. Zástavba bude řešena objemově s důrazem na výškové uspořádání a specifikaci funkčního využití. Vybraná místa budou ověřena perspektivami.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

- kontext 1:50 000
- širší vztahy 1:5 000
- řešené území 1:2 000
- vybraná lokalita 1:500
- schémata (doprava, zeleň, veřejné prostranství, apod.
- vizualizace – charakteristické pohledy na klíčová místa řešení

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- model
- portfolio projektu
- poster
- CD

Podrobnosti zadání jednotlivých měřítek mohou být v průběhu semestru upřesněny po konzultaci s vedoucím diplomové práce.

zimní semestr 2015_2016

Datum a podpis studenta 3.3.2016

Datum a podpis vedoucího DP 03.09.2016

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

4.3.2016

Děkuji rodině a všem svým kamarádům, kteří mě podporovali až do této chvíle, děkuji Jiřímu Klokočkoví a Janě Zdráhalové za vedení po celou dobu projektu, děkuji Pánu Bohu.

01 ZADÁNÍ
MÍSTO
TÉMA
AMBICE A VIZE
TRANSFERIUM

03 ANALÝZY
PAMĚŤ MÍSTA
SOUČASNOST
ČTENÍ MÍSTA

04 KONCEPT

03 NÁVRH

04 ANALÝZY NÁVRHU

05 PERSPEKTIVY

ZDROJE

obsah

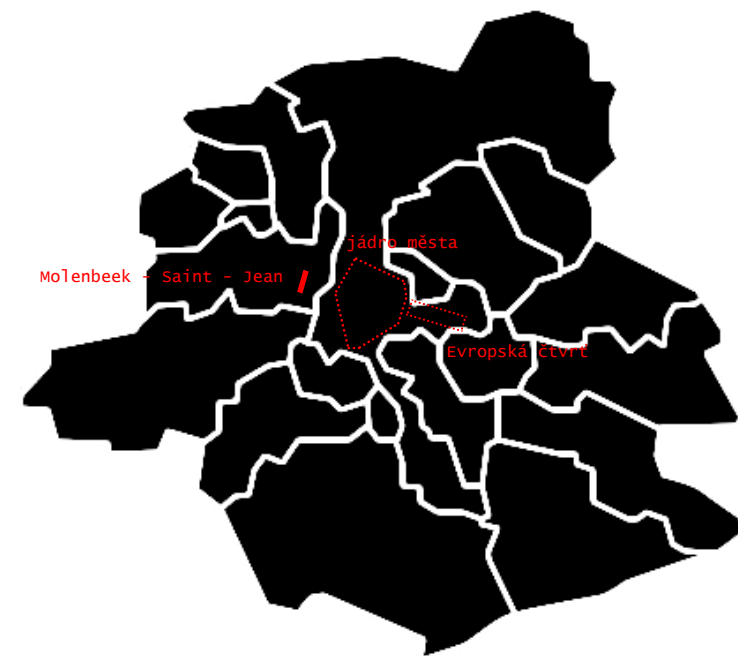
01 zadání

MÍSTO Diplomový projekt se nachází v belgickém hlavním městě v Bruselu. Proč právě Brusel? Málo kdo tuší, že historie Belgie a naší země si byly dost podobné, což platí dodnes. Praha je srdce Evropy – Brusel srdce Evropské unie. Tento projekt je výzva spojená s mou první osobní zkušeností tvořit v zahraničí. Lákalo mě samotné téma transferia (dopravního uzlu), které je dnes v západních zemích velmi aktuální.

Zadané území leží v městské části Molenbeek-Saint-Jean, ve čtvrti Gare de l'Ouest (Západní nádraží) 2 km západně od historického centra. Jedná se o bývalé nákladové nádraží v kdysi významné průmyslové oblasti. Nevyužitá plocha činí cca 1,3 ha. V ní se nacházejí 3 stanice metra, přičemž jedna z nich je napojena na regionální vlakovou dopravu. Stejným projektem se také zabývá urbanistická kancelář Euro Immo Star patřící pod společnost Belgických drah, která mi ochotně poskytla rešerže a studii jejich návrhu.



Molenbeek, oblast Západního nádraží



Bruselská radnice a květinový koberec na Grand-Place (Grote Markt)



Katedrála svatého Michala archanděla a svaté Guduly



Atomium



Řešené území v kontextu města

- 1 - historické centrum
- 2 - Evropská čtvrť
- 3 - oblast Západního nádraží
- 4 - druhý plán města

TÉMA Tématem diplomové práce je oblast Západního nádraží v Bruselu, konkrétně doplnění současné zástavby, návrh veřejných prostor a začlenění stávající železniční trati do struktury města. Smyslem práce je nové využití brownfieldu nákladového nádraží tak, aby podporovalo rezidenční charakter čtvrti v blízkosti historického centra. Důležitým místem je samotné nádraží, které skýtá velký potenciál v proměně na tzv. transferium, tedy na přestupní uzel poskytující různé způsoby dopravy a vyžadující adekvátní napojení na veřejný prostor a ostatní služby. Dalším cílem je vzájemné propojení okolní uliční sítě rozdělené železniční tratí, podpoření občanské vybavenosti (zbudování nové školy) a prodloužení green fingeru směrem k centru. Druhou rovinou zadání bude vize evropské kulturní platformy, která podpoří statut Bruselu, jakožto hlavního města Evropské unie. Západní nádraží se tak stane součástí celoměstské sítě míst reprezentujících evropské kulturní dědictví. Vznikne zde zázemí pro jednotlivá kulturní centra členských států EU včetně odpovídajícího využití venkovních prostor. Západní nádraží má potenciál stát se rezidenční čtvrtí s nadměstským významem.



Place du Luxembourg



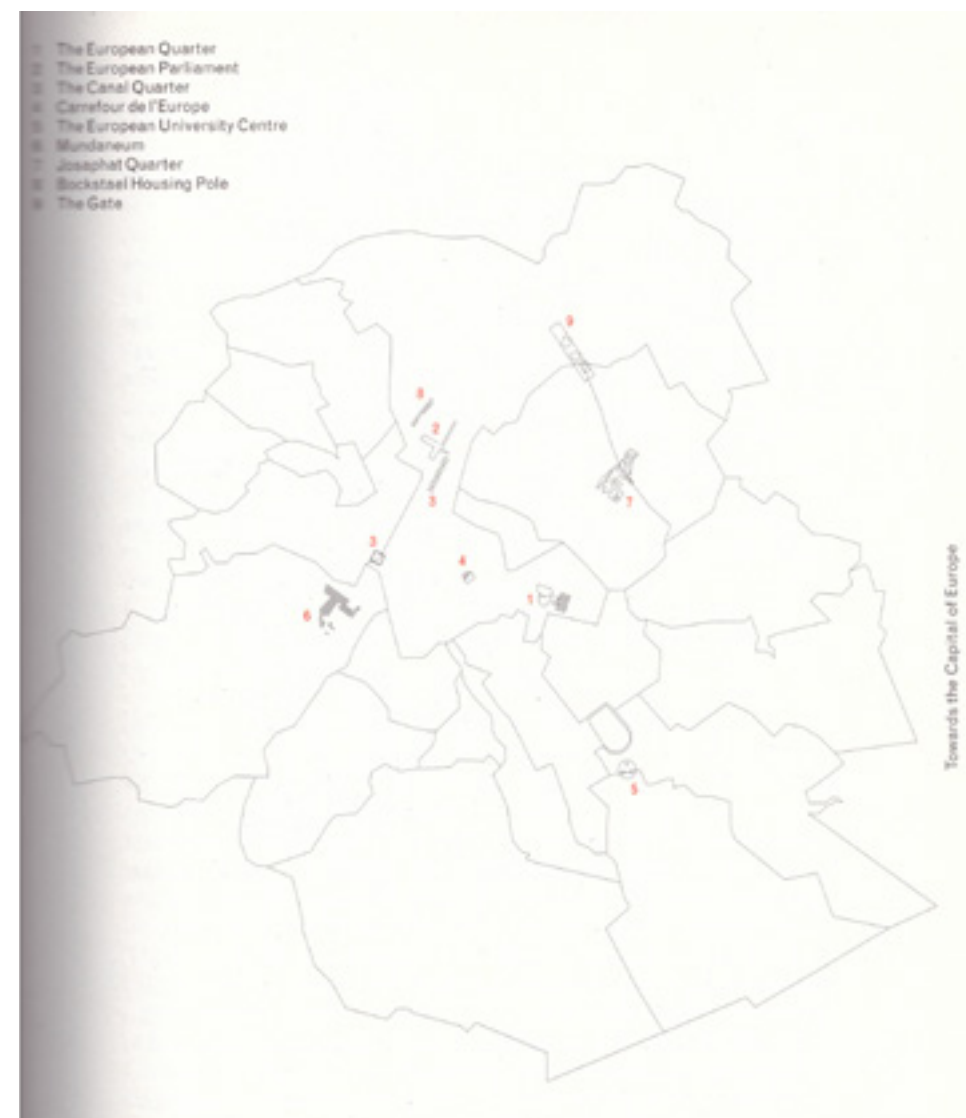
Evropská čtvrť

AMBICE Oblast Západoho nádraží v Bruselu má velký potenciál. Je dobře dopravně dostupná a obklopují ji lokality charakterově velmi různorodé. Na východní straně od historického centra leží Evropská čtvrť, v níž je koncentrována většina správních budov Evropské unie. Celá oblast se nachází v docházkové vzdálenosti od středu města, v našich podmínkách srovnatelné se vzdáleností mezi Fakultou architektury ČVUT a Pražským hradem, a může být důležitým článkem v západovýchodní ose města. Díky tomu vznikne triáda Západoho nádraží – centrum – Evropská čtvrť.

VIZE Mou vizi Evropské kulturní platformy inspirovala kniha vydaná Berlage Institutem: Brussels - A Manifesto, towards the Capital of Europe (2004-2005), která kritizuje monofunkčnost a segregaci evropské správy ve městě. Evropskou čtvrť tvoří izolovaná lokalita administrativních budov, které jsou uzavřené do sebe, a to jim k fungování zcela postačuje. Z tohoto důvodu se Manifest zaměřuje na prázdná a problematická místa s nábojem budoucího potenciálu, aby vytvořil vyvážené a funkčně promísené město. Hlavní myšlenkou Manifestu je vystavět v kompozici města zóny bydlení, veřejné instituce či administrativní centra.

Za důležitý rys Bruselu považují jeho kosmopolitismus. Vzhledem k tomu, že zde žijí obyvatelé celé řady národností, žádá si taková metropole existenci liberálního prostoru, který bude dostatečně prezentovat myšlenku evropského společenství.

Západní nádraží bude součástí sítě, kterou podle bruselského Manifestu tvoří místa reprezentující EU, volně rozptýlená po celém Bruselu. Ve svém návrhu počítám se vznikem těchto institucí a jejich význam chci odpovídajícím způsobem posílit. Navíc jejich samotné umístění do blízkosti plánovaného transferia přispěje k jejich snadné dostupnosti. Kulturní platformu si představuji tak, že bude poskytovat zázemí pro jednotlivá kulturní centra členských států, stejně tak její prostory budou využity pro různorodé prezentace, pro setkávání umělců i veřejnosti.



Rozmístění nových institucí a čtvrtí navržených bruselským manifestem zdroj: Brussels - A Manifesto

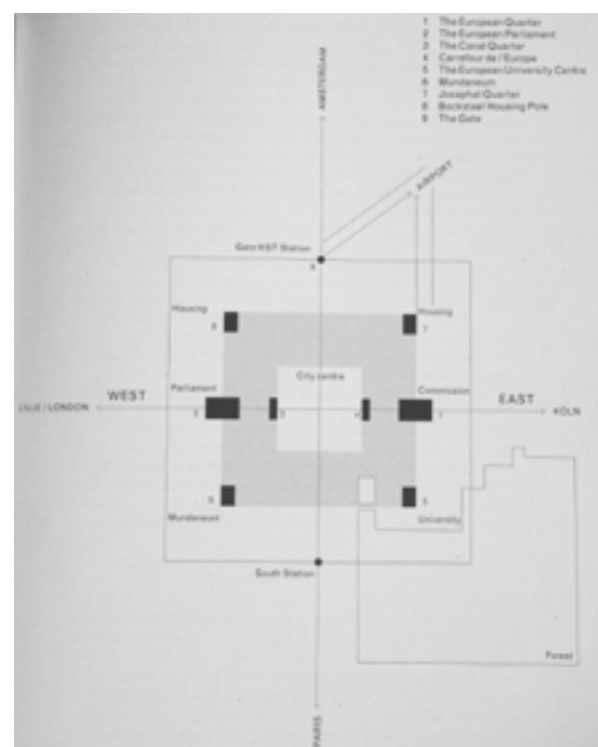
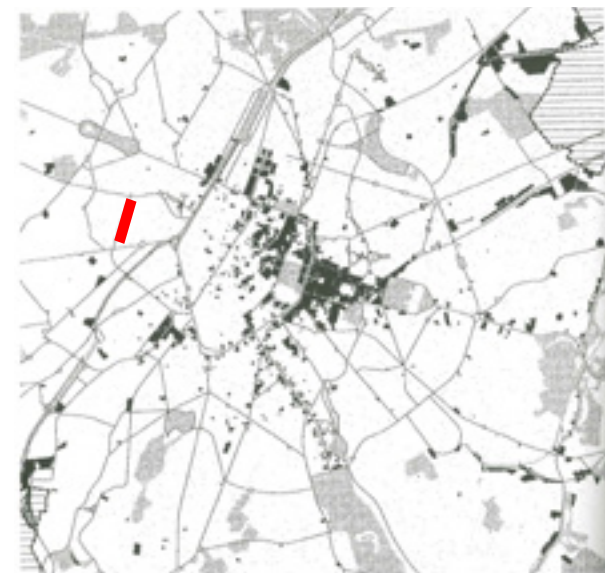


Schéma záměru nové kompozice města zdroj: Brussels - A Manifesto



„Burokratická rakovina“ neboli rozmístění administrativy EU v rámci města zdroj: Brussels - A Manifesto



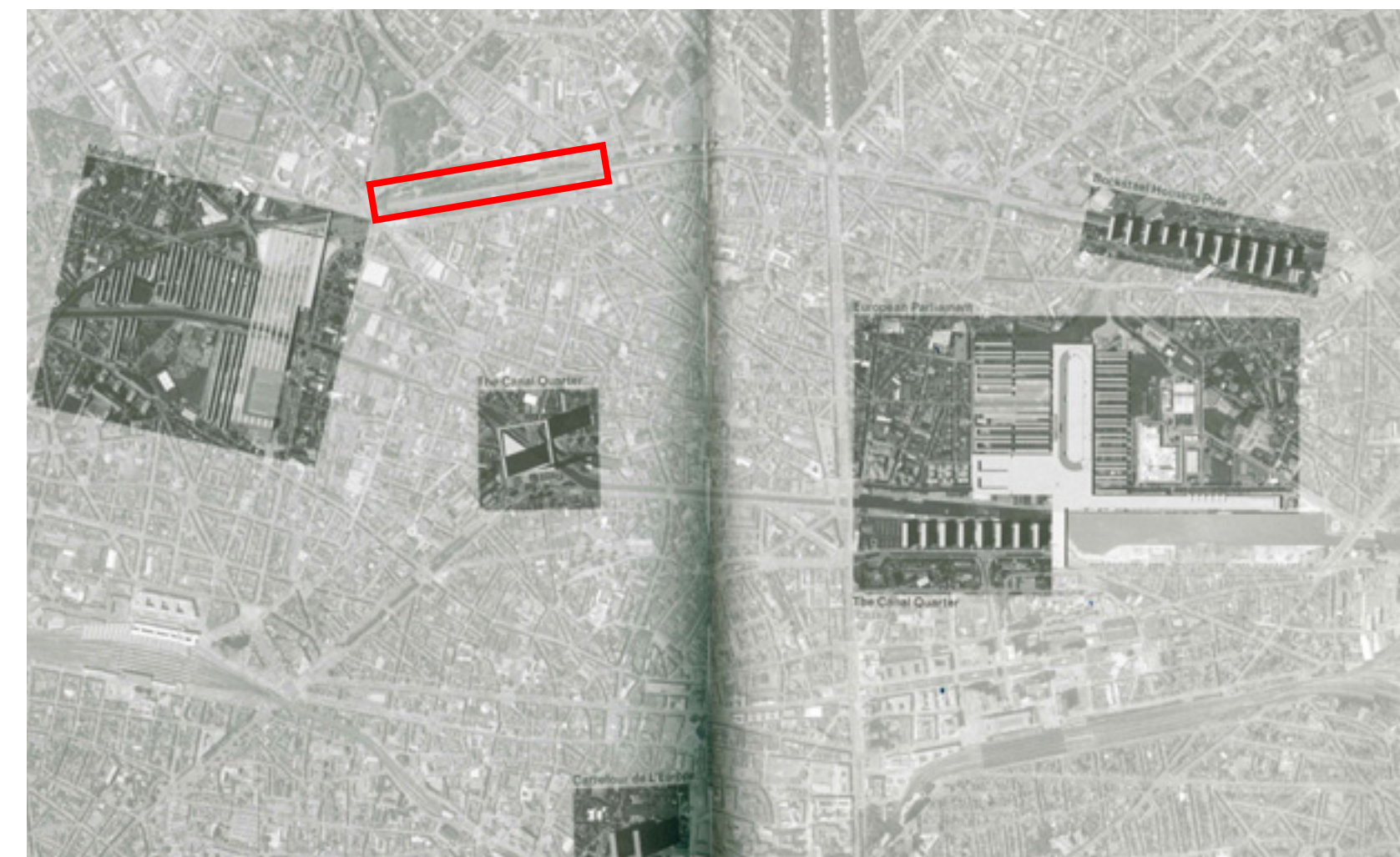
MANIFEST Praktická část Manifestu předkládá návrhy jednotlivých evropských institucí, které se mají stát doslova epicentry energie a probudit tak dřímající lokality města. Nově navržené budovy, reprezentují statut a důležitost Evropské Unie, kladou velký důraz na veřejné prostory, neboť právě ty jsou symbolem svobodného vyjadřování. Jsou přístupné pro každého bez rozdílu.



Poslanecká sněmovna Evropského parlamentu



Každodenní aktivity na veřejně přístupné střeše parlamentu



Řešené území jako součást infrastruktury institucí EU



Demos versus Kratos - park alá Circus Maximus sousedící s Parlamentem



Bockstael Housing Pole - park pod superkonstrukcí bytových staveb



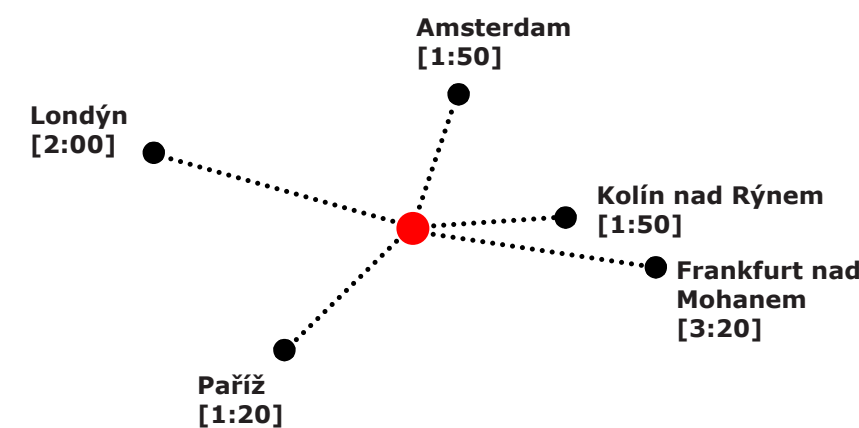
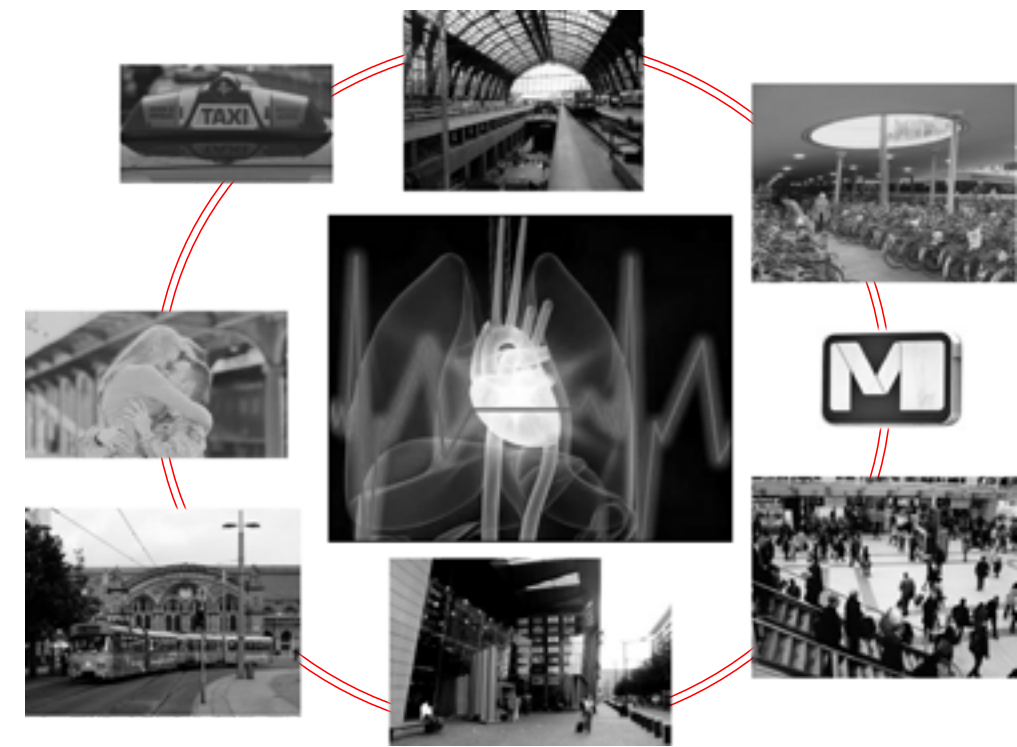
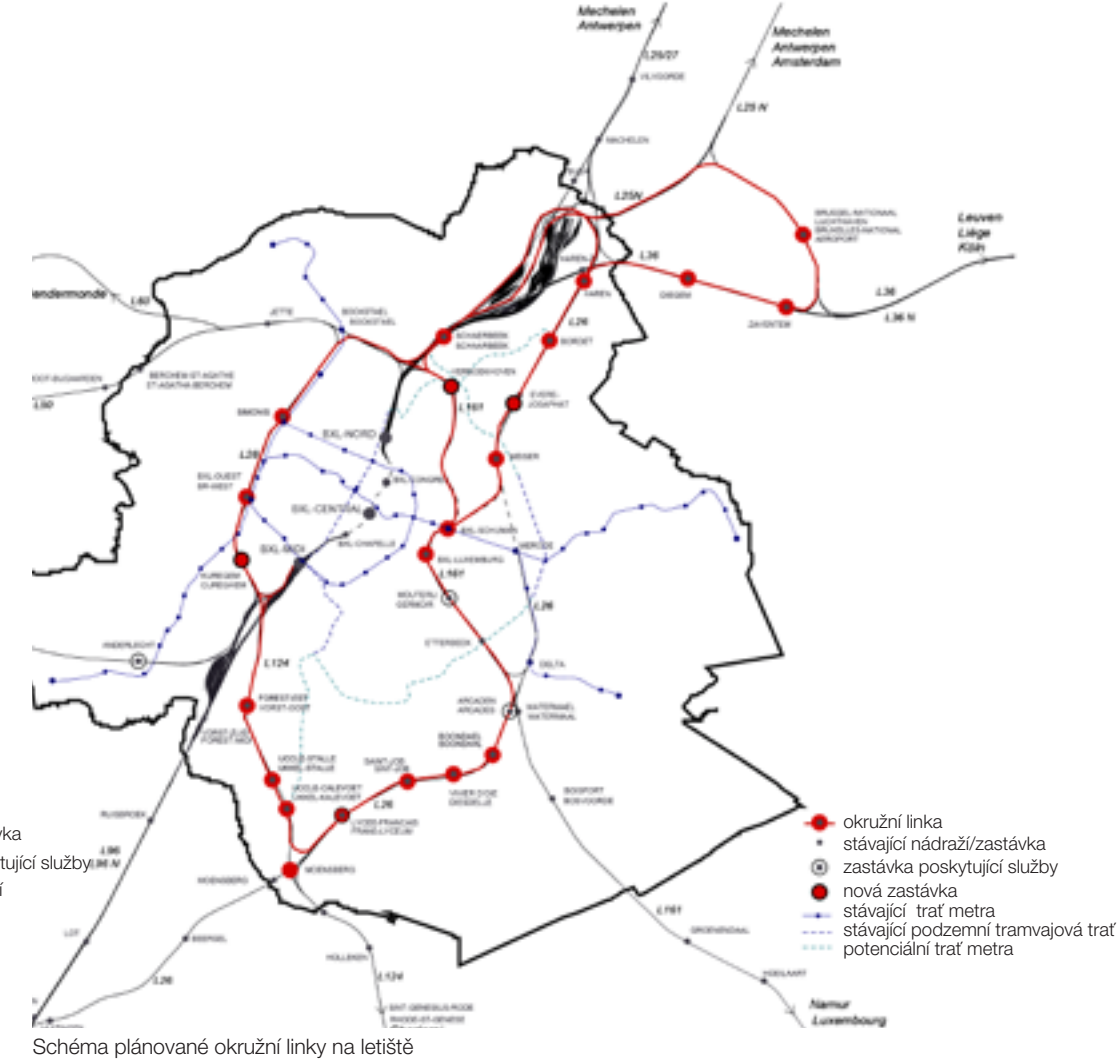
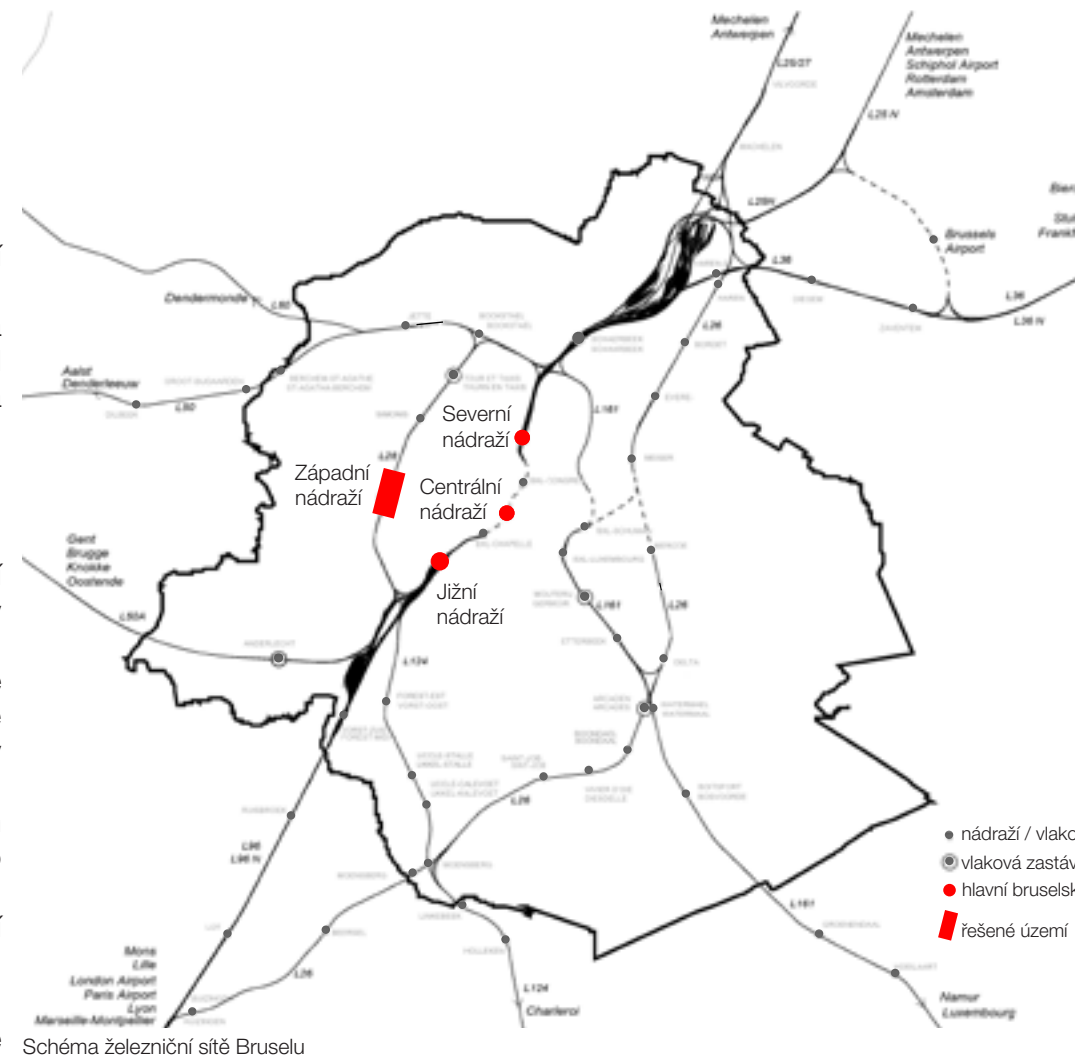
Mundaneum neboli centrum kultury a vzdělanosti

TRANSFERIUM

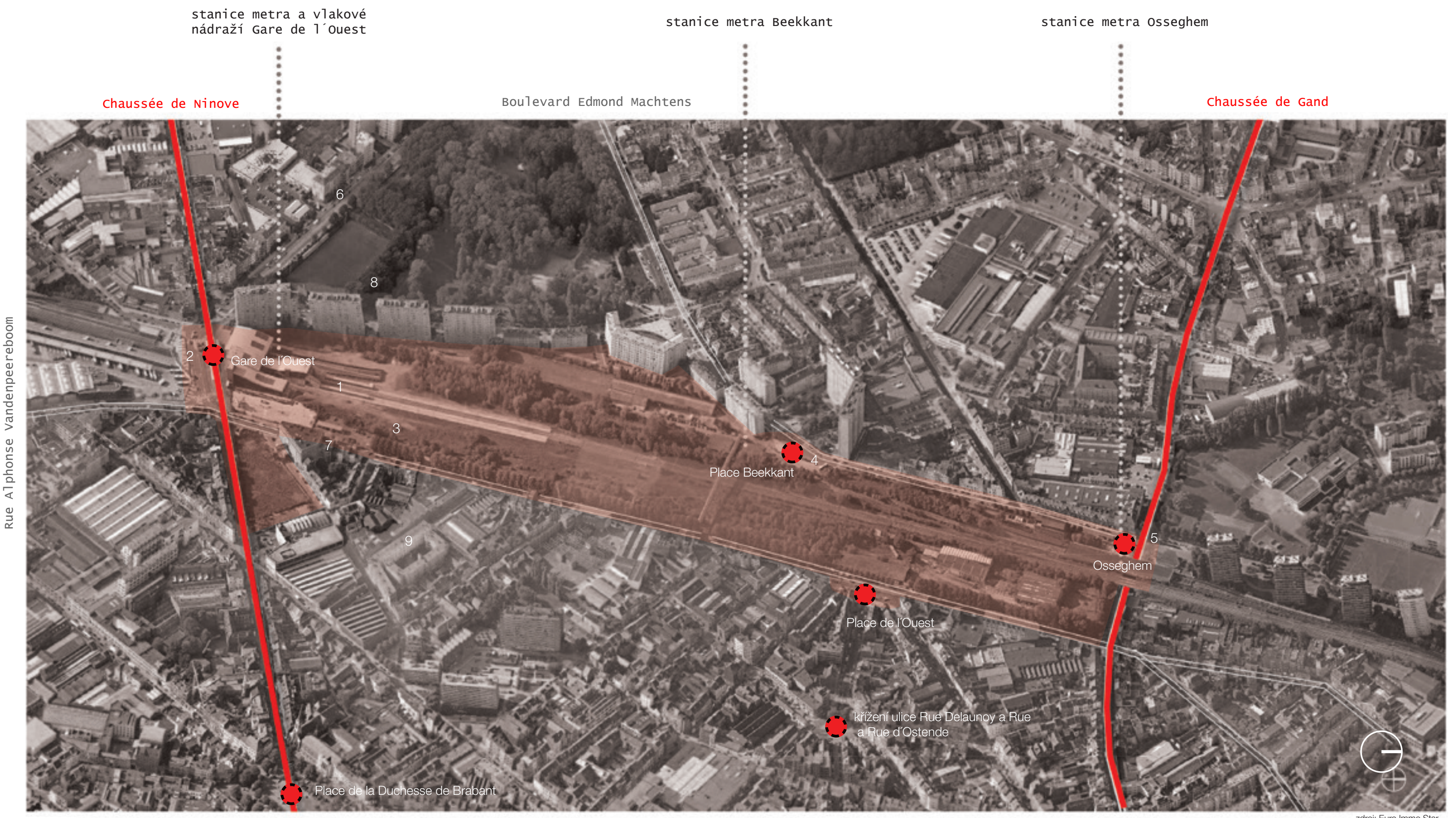
Pojem, který vychází z latinského slova „transfero“, znamená přenos, přesun věcí, lidí či poznatků. V urbanismu se tímto názvem označují místa, která v sobě koncentrují různé typy dopravy. Tyto dopravní uzly vytvářejí epicentra energie, sdružují velké množství lidí i velké množství dějů měnících se v čase. Musí plnit celou řadu běžných i mimořádných funkcí. Lukrativní místa v jejich okolí vytvářející ekonomický potenciál oblasti vyžadují funkční dopravní dostupnost, a navíc komfort pro své uživatele.

Transferium lze přirovnat k lidskému srdci v těle, které neustále pulsuje v pravidelném rytmu. Je napojeno na síť cév a tepen a tím zajišťují nepřetržitě fungování životně důležitých orgánů v těle. Srdce ale umí reagovat na prožitky, události, pocity. Uklývá v sobě emoce, vzpomínky, celé osudy. I transferia můžeme považovat za srdce v organismech měst. Zajišťují propustnost díky své provázanosti na různorodé typy veřejných prostor. Nové podoby transferií nabízí cestujícím podmínky pro rychlý a bezpečný přesun i pro náhlou změnu trasy, podmínky pro snadnou orientaci ve městě i pro klidná setkávání uprostřed dopravního ruchu.

V současnosti je Západní nádraží využíváno jen z části. Vedou sem 4 linky metra, tramvaje, autobus mhd i meziměstský autobus. Zato vlaky zde zastavují dvakrát za hodinu a počet cestujících čítá 64 lidí za týden. Přitom Centrální nádraží, situované pod historickým centrem, nenabízí rozšíření a čelí velké přetíženosti spojů.



Ortofoto a řešené území



● atraktivní místa

Náhled na oblast Západního nádraží



1/ vlakové nádraží Gare de l'Ouest



2/ předprostor a budova nádraží Gare de l'Ouest



3/ nevyužitá plocha kolem nádraží Gare de l'Ouest



4/ autobusová zastávka a vstup do metra Beekant



5/ mostní konstrukce metra nad ulicí Chaussée de Gand



6/ Avenue Joseph Baeck



7/ sklady v bývalém pivovaru v ulici Rue Alphonse Vandenpeereboom

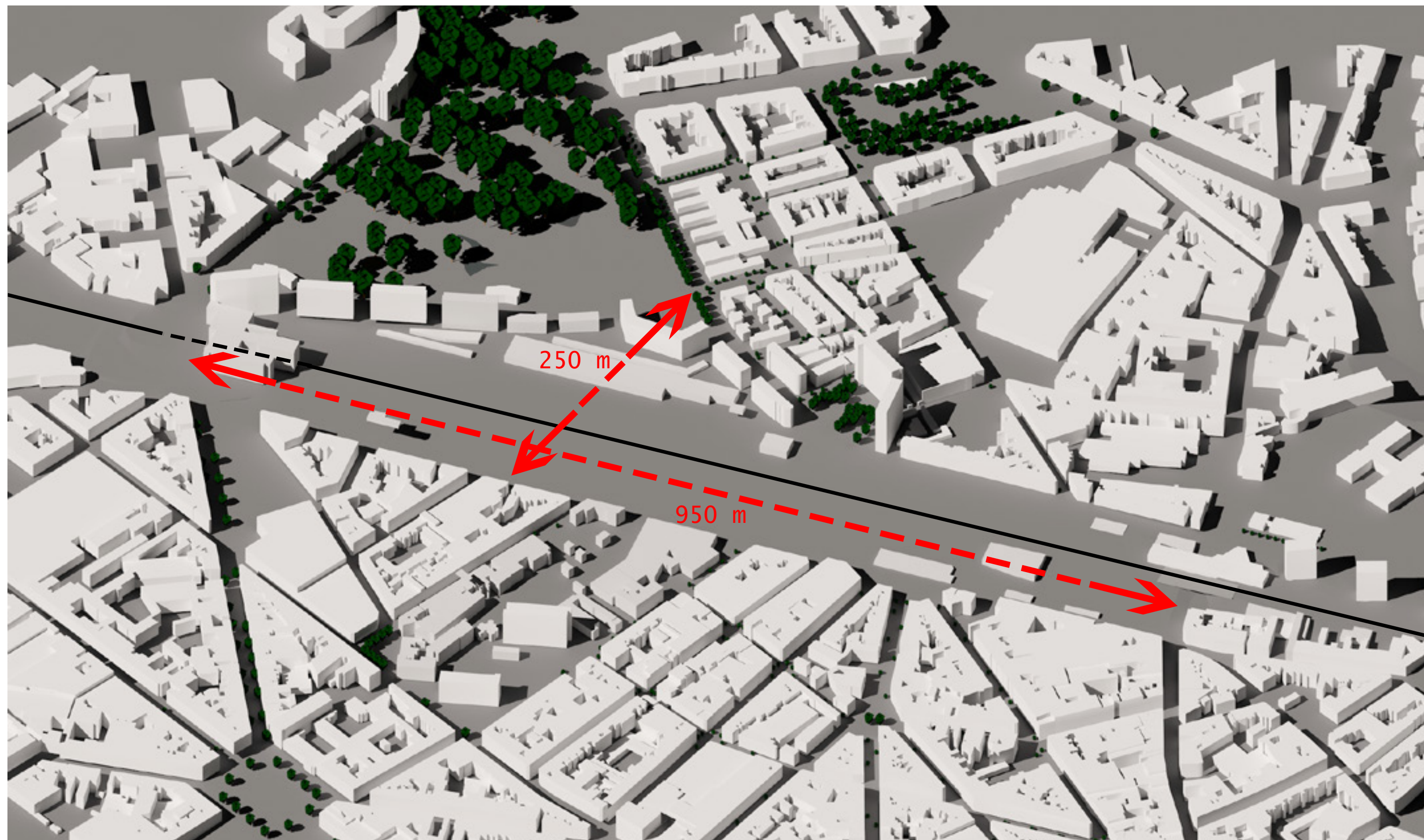


8/ park Marie - José



9/ sociální bydlení, ulice Rue Edmond Bonehill

Evropská kulturní platforma_Západní nádraží_Brusel_Belgie



současný stav

02 analýzy

PAMĚŤ MÍSTA

První zmínky o dnešní oblasti Západního nádraží pochází ze začátku 19. století, kdy krajině dominoval vesnický charakter. Venkovská stavení, zemědělská půda a rozsáhlý pás rybníků a mokřady se soustředily kolem řeky Molenbeek. Jejich pozůstatek je patrný v dnešním parku Marie-José. Historickou stezku vedoucí z Bruselu směrem k městům Gent a Ostende dnes můžeme považovat za severní hranici oblasti.

V roce 1928 probíhala realizace nové městské třídy Chaussée de Ninove, která nyní tvoří jižní hranici území a je dosud důležitou spojnici s centrem. Postupně docházelo k ubývání zemědělské půdy na úkor výstavby prvních továren v okolí kanálu de Charleroi. Urbanistický plán podle návrhu Ch. Van der Straten počítal s rozvojem výstavby kolem městské třídy, jejíž součástí se stalo i velkorysé náměstí de la Duchesse na křižce se závodní stezkou hypodromu. Inženýr Splingard buduje roku 1864 železniční dráhu za účelem vzniku nákladového nádraží pro místní průmysl. Stále však zůstává asi polovina území zemědělsky obdělávaná. Železnice rozděluje oblast na východní a západní část, které pak prochází odlišným vývojem. Na východě je patrná hustší zástavba a síť ulic, oproti tomu pro západní část jsou typické větší parcely a zelené plochy.

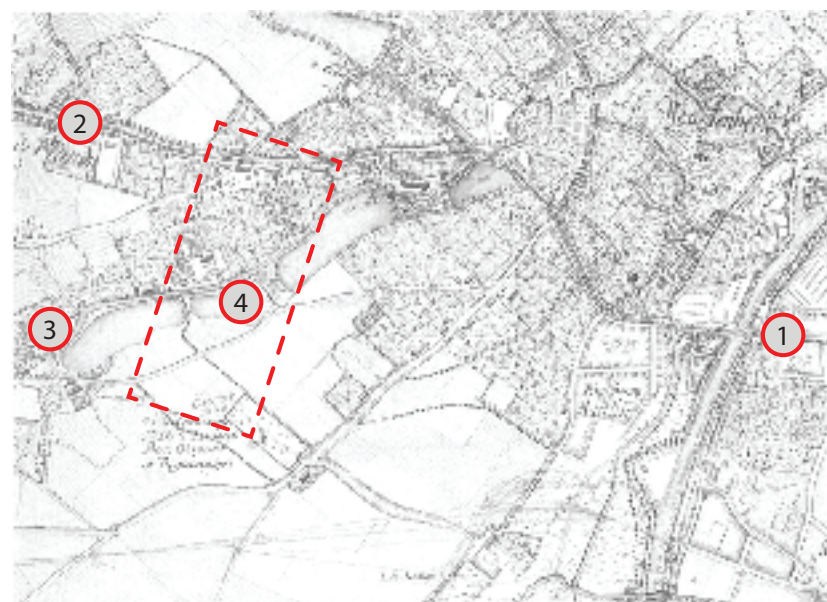
Kolem roku 1900 probíhá výstavba rozsáhlých podniků západně od železnice. Spolu s ní vzniká dělnické bydlení a sociální bydlení. Bohužel dopravní infrastruktura rychle rostoucímu území nevyhovuje. Proto je vybudován na počátku 20. století silniční okruh kolem Bruselu - Bulvár Mettwie.

Další výstavba se týkala převážně bytového fondu. Až v 50. letech jsou díky impulsu světové výstavy EXPO 58 hlavní třídy modernizovány a dimenzovány pro automobilovou dopravu.

Roku 1972 se realizuje výstavba metra.

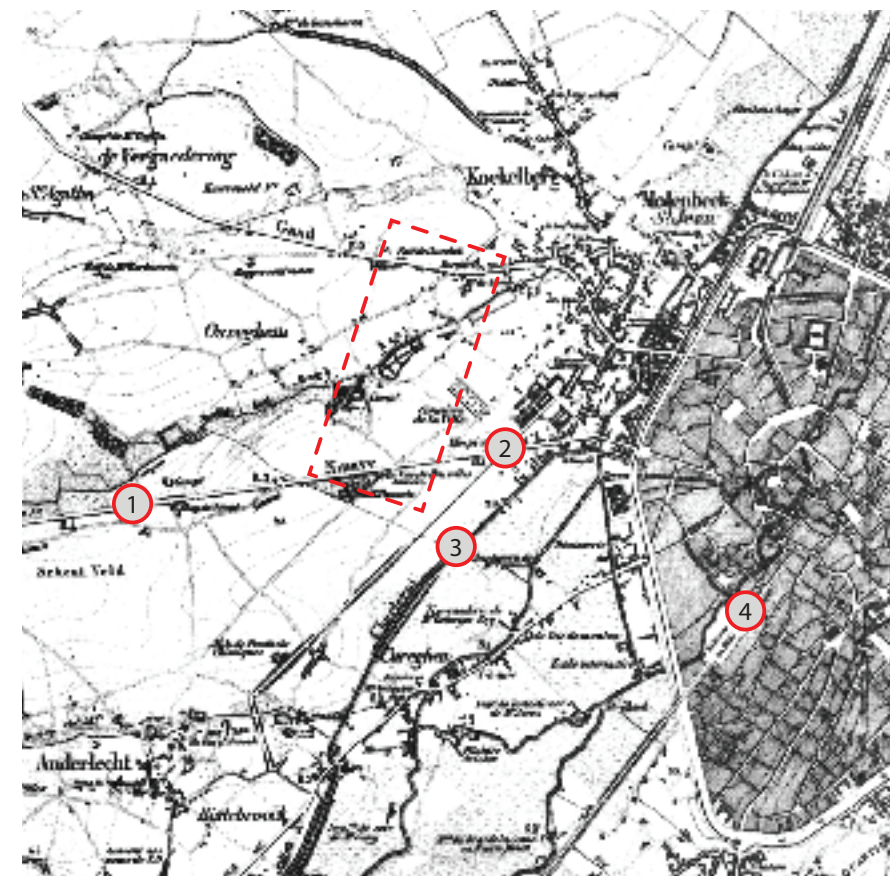
V 70. letech převažuje v Bruselu automobilové dopravy a plánuje se modernizace rozsáhlé silniční sítě v druhém prstenci města. Plán zahrnuje městský okruh, hlavní výpadovky vedoucí přes obytné čtvrti ven z města a jejich napojení na dálnici. Výstavba sociálního bydlení v okolních čtvrtích stále pokračuje.

1810



- 1 - Flanderský přístav
- 2 - Městská třída de Gand
- 3 - Centrum dnešní čtvrti Molenbeek
- 4 - Rybníky
- - Obvod oblasti Západního nádraží

1858



- 1 - Městská třída de Ninove
- 2 - Náměstí de la Duchesse
- 3 - Kanál de Charleroi
- 4 - Jižní nádraží Brusel
- - Obvod oblasti Západního nádraží

1880



- 1 - Železniční dráha
- 2 - Nákladové nádraží Brusel - západ
- 3 - Bulvár Léopolda II
- 4 - Vandenpeereboomova ulice
- - Obvod oblasti Západního nádraží

1947



- 1 - Bulvár Mettwie
- 2 - Sídlo podniku Delhaize
- 3 - Bulvár Léopolda II
- 4 - Park Marie - José
- - Obvod oblasti Západního nádraží

1973



- 1 - Sociální bydlení (1958-61)
- 2 - Sociální bydlení (1981)
- 3 - Urbanizace západním směrem



Pohled na původní nákladové nádraží

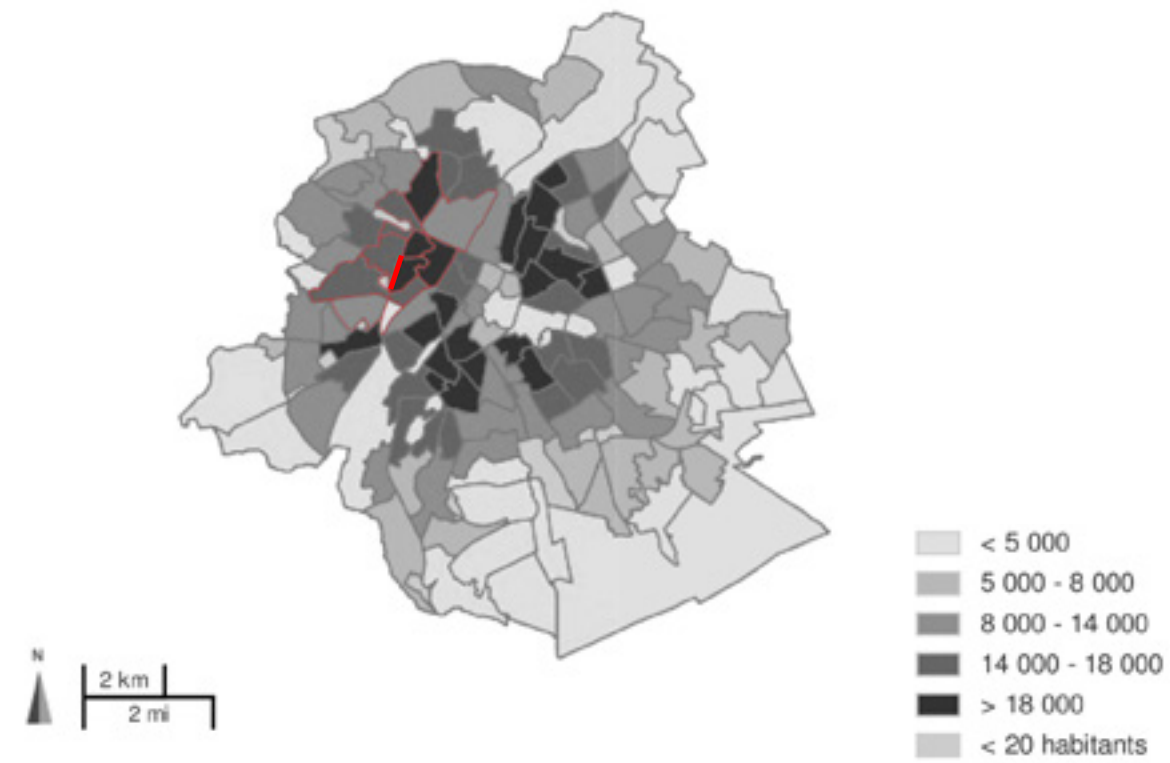


Pohled na areál podniku Delhaize v pozadí s nákladovým nádražím

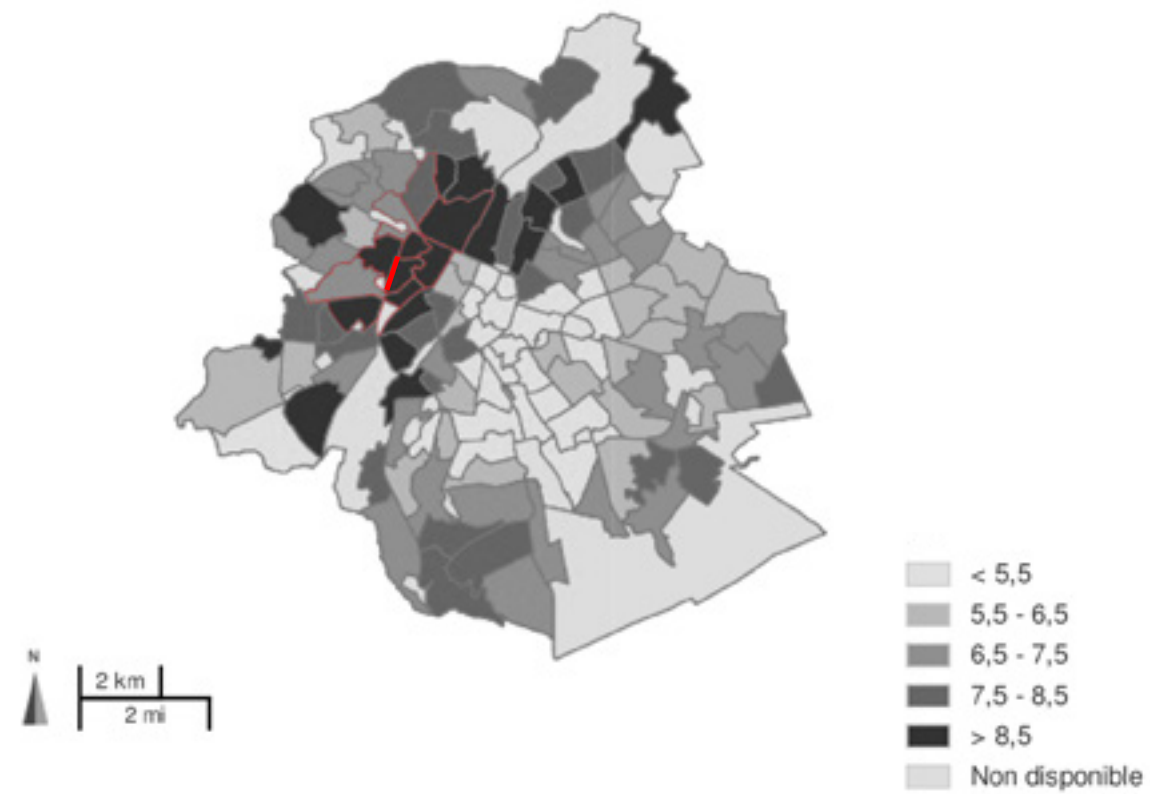
SOUČASNOST

V dnešní době je čtvrť Molenbeek Saint Jean, jejíž součástí je i Západní nádraží, považována spíše za problematickou. Podle statistik bruselského regionu je jedním z míst s nejvyšší hustotou obyvatel, a to převážně přistěhovalců ze severoafrických zemí či zemí Blízkého východu. Právě s výskytem velkých rodin přistěhovalců souvisí vysoký počet dětí a dospívajících. Čtvrť se tak potýká s nedostatkem škol, občanské vybavenosti, kvalitního veřejného prostoru nebo také s problematikou černého obchodu s auty (zdroj Euro Immo Star).

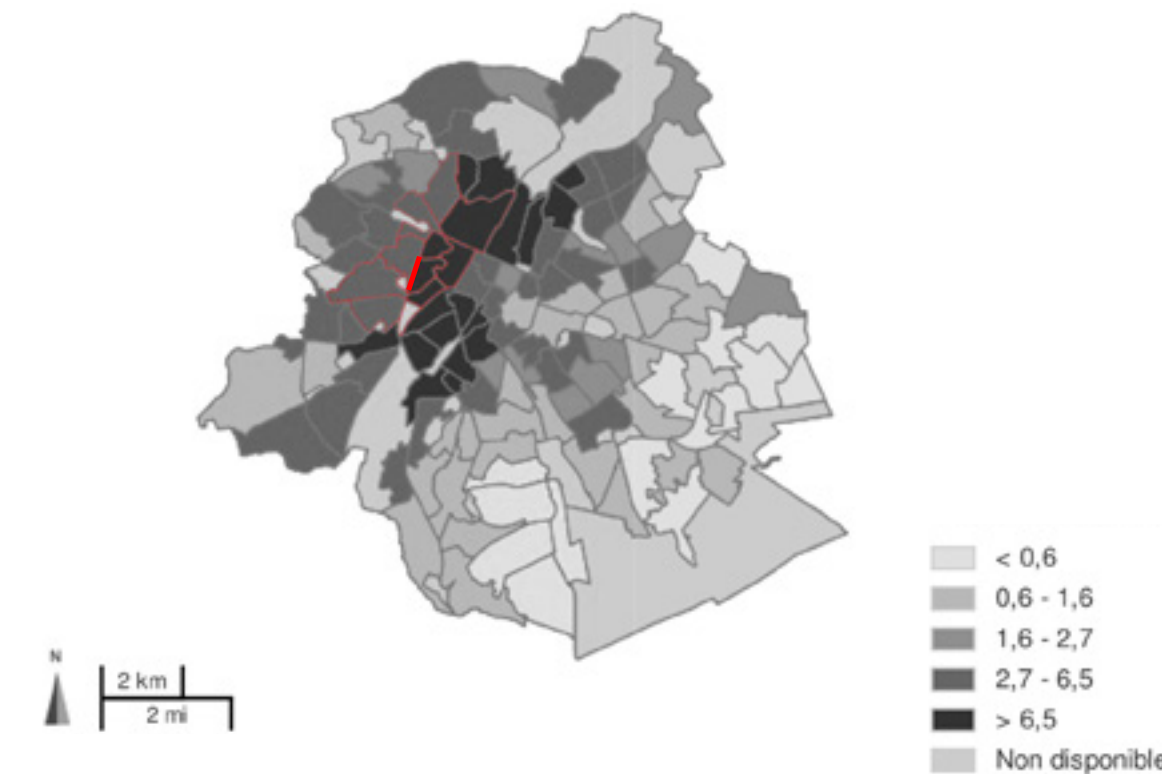
Hustota obyvatel, 2013 [obyvatel/km²]



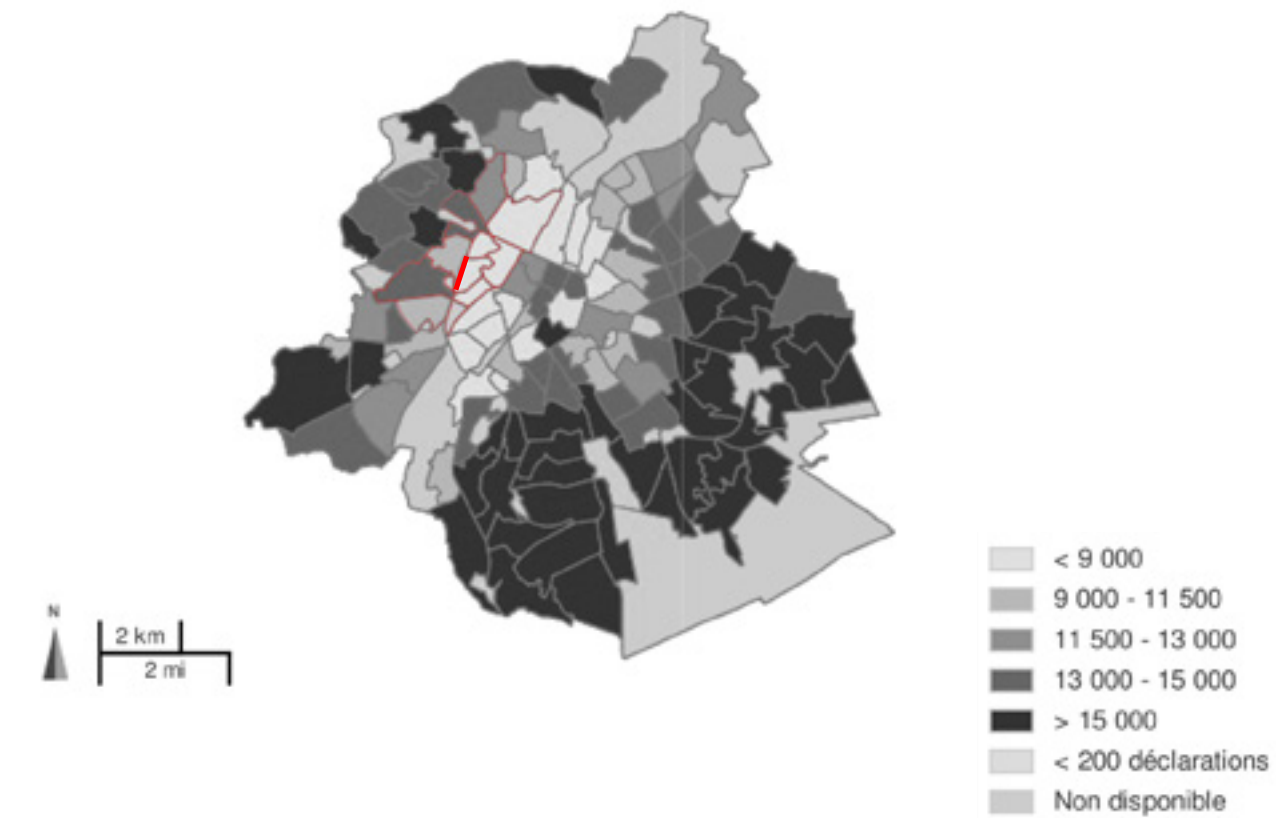
Podíl dětí ve věku 6-11 let v celkové populaci, 2013 [%]



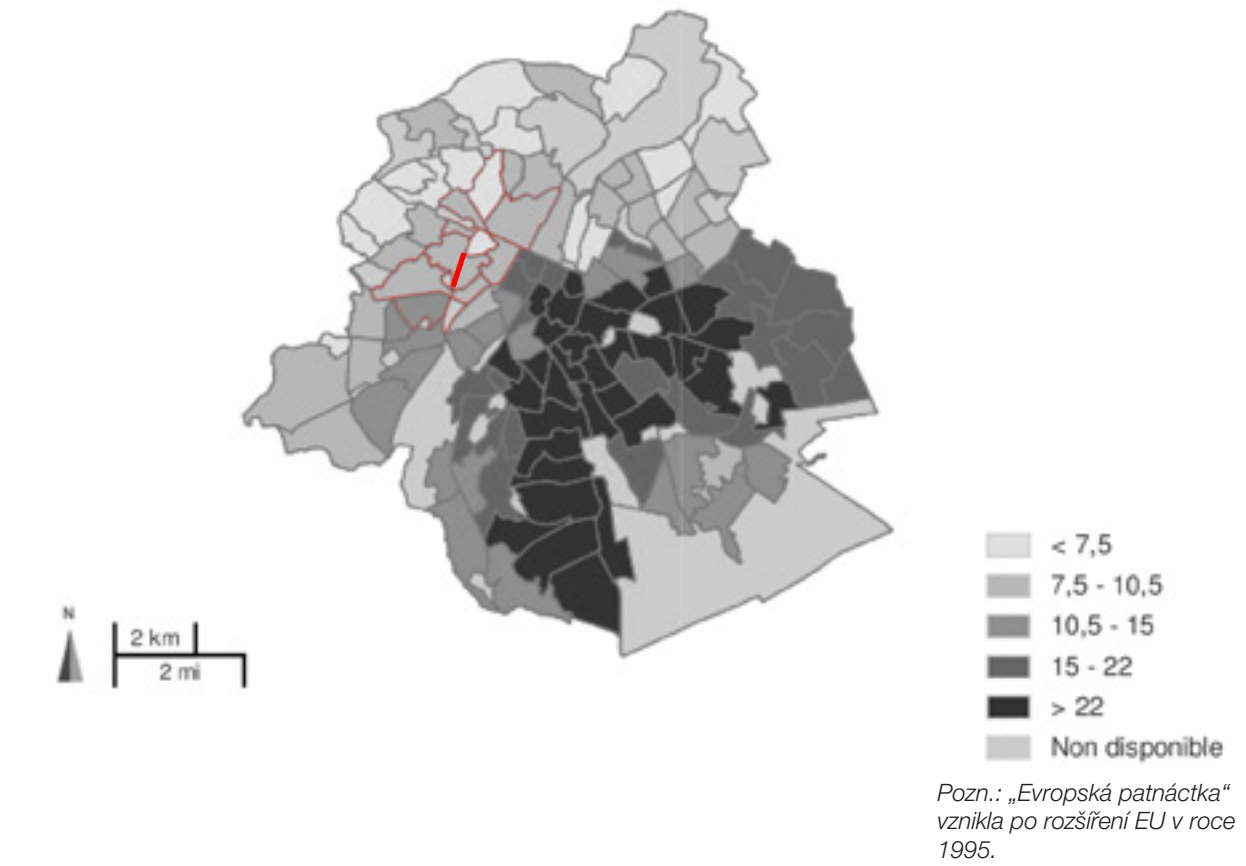
Podíl přistěhovalců ze severní Afriky, 2013 [%]



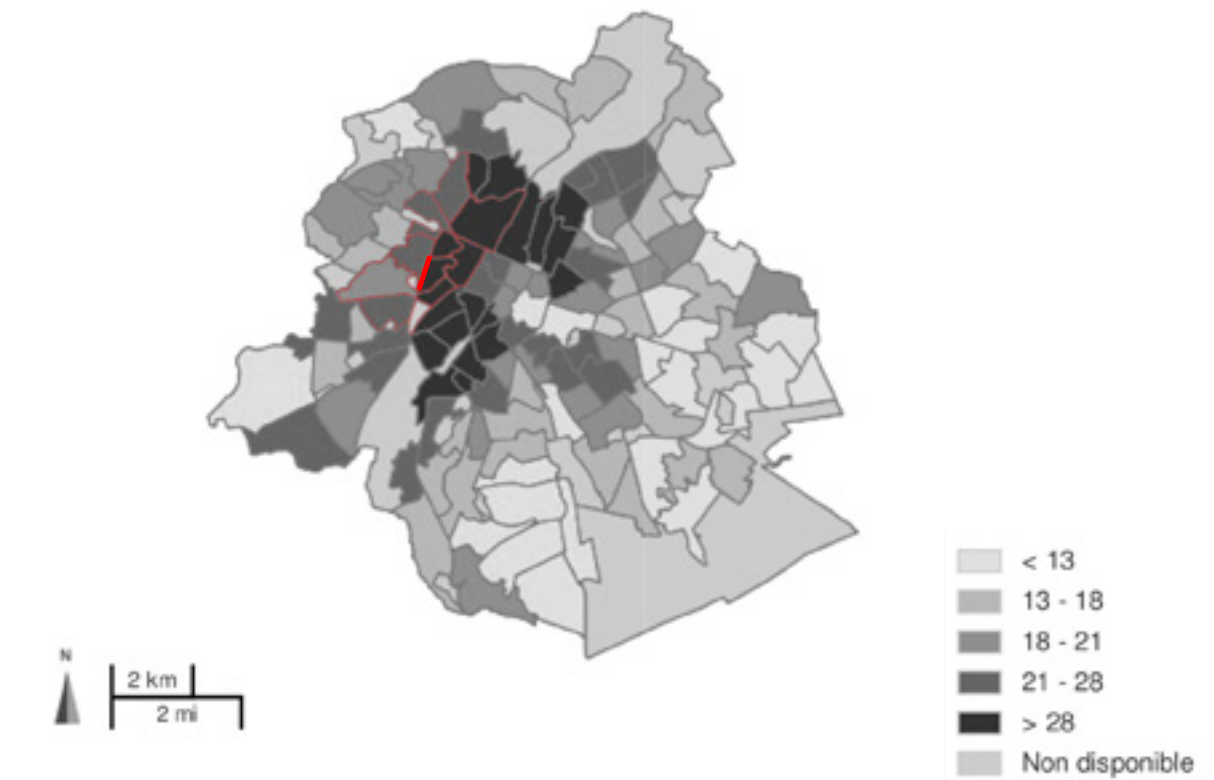
Průměrný plat na obyvatele, 2012 [€]



Podíl členů „evropské patnáctky“ (kromě Belgie), 2013 [%]



Podíl nezaměstnaných, 2012 [%]



ČTENÍ MÍSTA

Linearita – Radiály- Body

Charakter území určuje bariéra železnice vedoucí středem a rozdělující oblast na západní a východní část. Zapříčinila jejich odlišný vývoj. Východní část je starší, přiléhá k historickému jádru a převažuje v ní řadová zástavba bytových domů a průmyslových objektů. Ty se objevují zvláště v blízkosti kanálu Charleroi. Západní část je naopak méně zastavěná a čítá velké plochy parků. Jedním z nich je romantický park Mari-José z 19.století připomínající dřívější charakter Molenbeeku – mokřady, rybníky a louky se vzrostlými stromy.

Oblast Západního nádraží lemují na severu a jihu dvě hlavní třídy vedoucí z centra města. Jedná se o historické stezky směřující na Gent a Ninove. Okolní uliční síť je převážně paprscitá, rozbíhající se z jednoho bodu do mnoha směrů. Strategickými body jsou místní náměstí zpravidla s menšími dopravními uzly. Typickým rysem pro Brusel jsou právě tyto radiály.



03 koncept

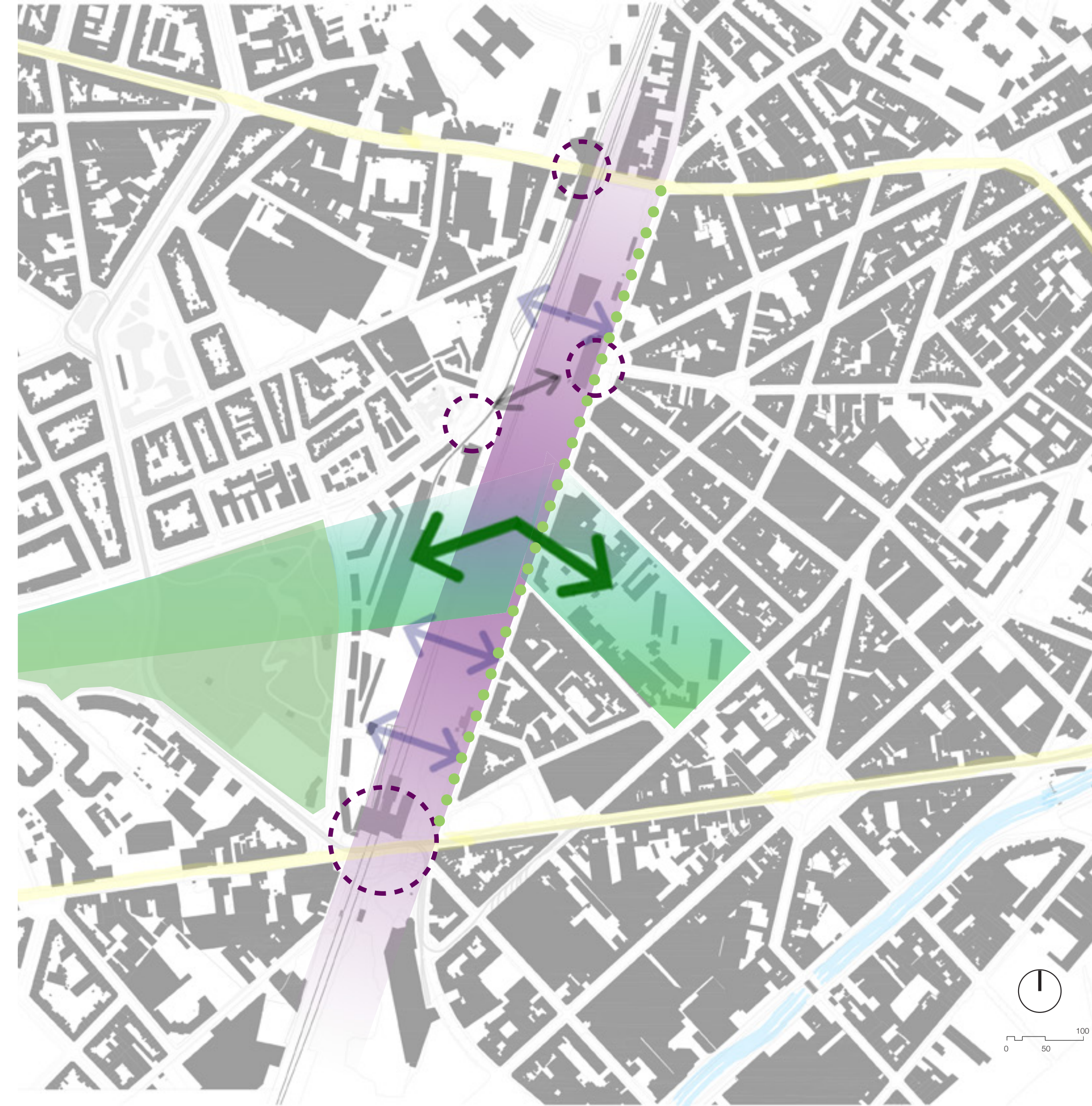
KONCEPT

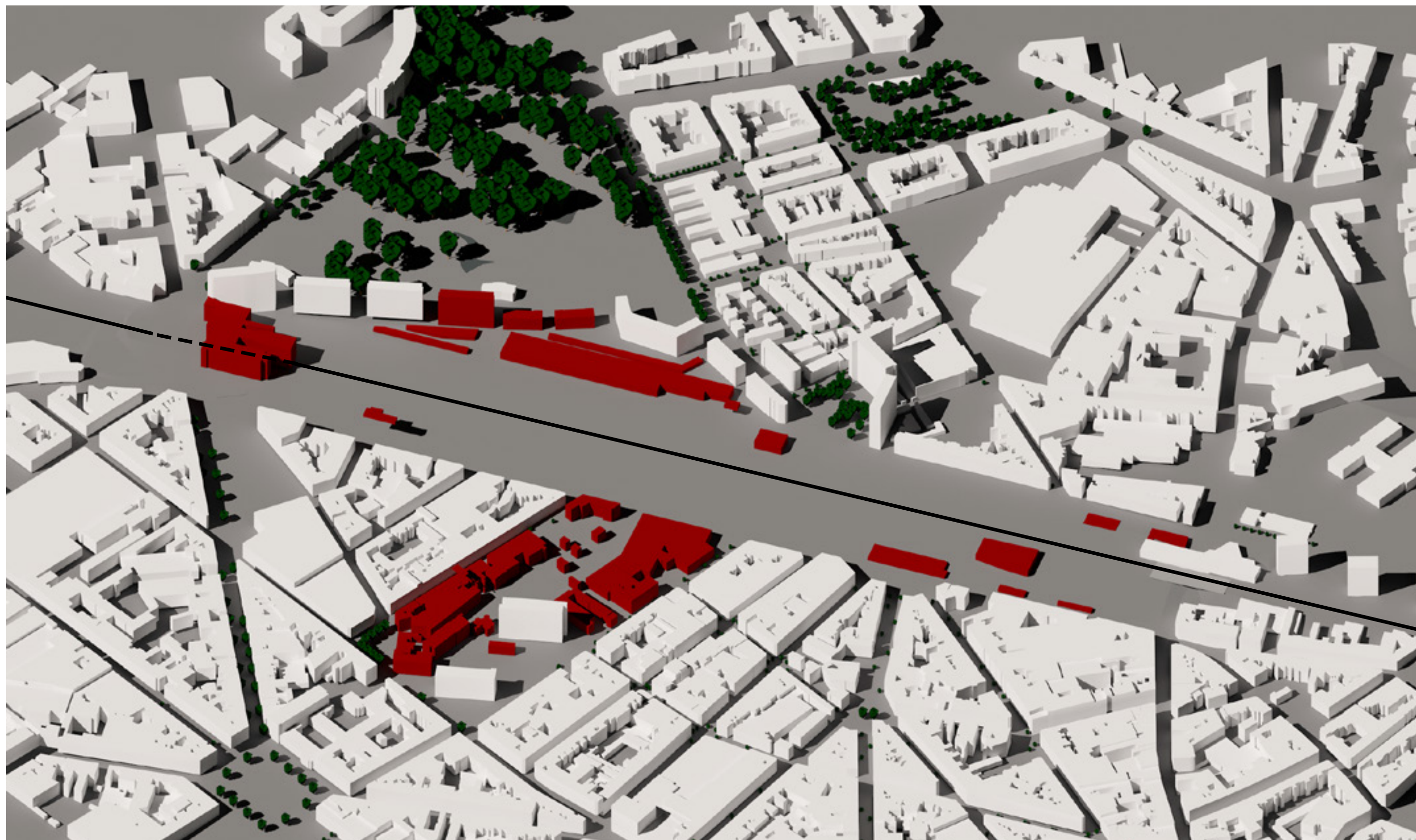
Technologie – příroda- kontrast

Koncept projektu Západního nádraží je založen na protikladu, který tvoří dvě protínající se osy. Každá z nich prezentuje jiný svět, jiné prostředí a jiné chápání místa.

První osa je pevně daná, jedná se o železniční trať vedoucí severojižním směrem. Zdánilivě symbolizuje odraz dnešní racionální doby - její rychlé tempo, možnost snadné a okamžité komunikace, moderní, rychle se vyvíjející technologie, efektivní ekonomiku. Kontrastem k ní je osa druhá, přinášející do města přírodu, inspiraci, emoce a zážitky, podobně jako kulturní dění totéž dokáže zprostředkovat lidem. Nese myšlenku Evropské kulturní platformy. Je to spojnice mezi parkem Marie-José a východním okrajem oblasti. Ze stávající zeleně vybíhá nový liniový park, křížuje území Západního nádraží a zaústí do současné zástavby na východě. Zde předpokládám odstranění jednoho z bloků a ponechání deskových domů uprostřed zeleně. Právě ze zeleně se stane plynulým přechodem mezi novým parkem v kulturní ose a starou zástavbou.

V místě křížení obou os nově vznikne centrum pro řešenou oblast, které vyjádří dynamický střet imaginárního světa s ryze racionálním. K němu povede paralelně se železnicí široký bulvár. Navržený liniový park do něj pronikne v podobě řady okrasných záhonů s tradiční alejí platanů. Bulvár svým velkorysým pojetím zdůrazní význam nového centra. Povede z jihu od transferia a na severu zaústí do hlavní třídy, která směřuje ven z města.





objekty k odstranění

04 návrh

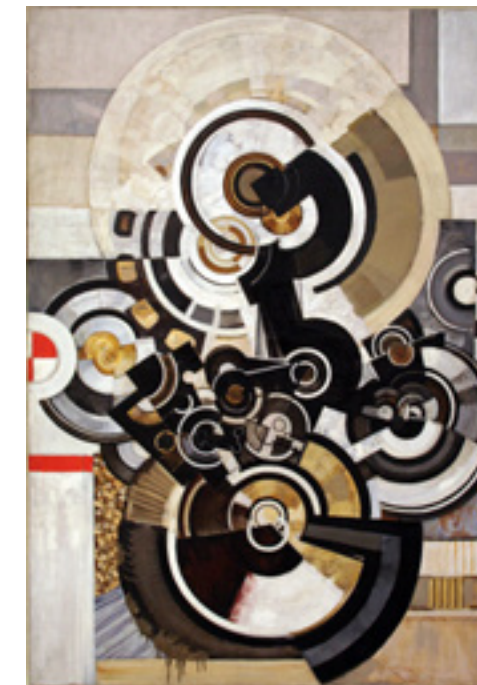


NÁVRH

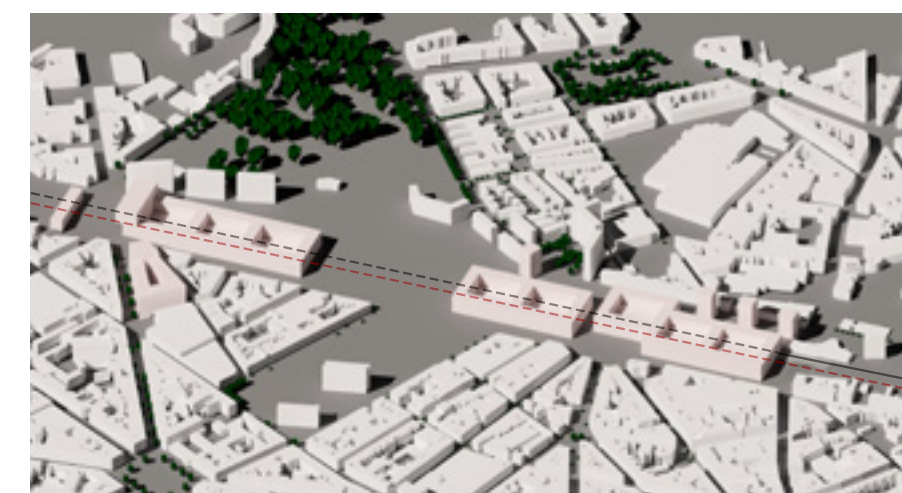
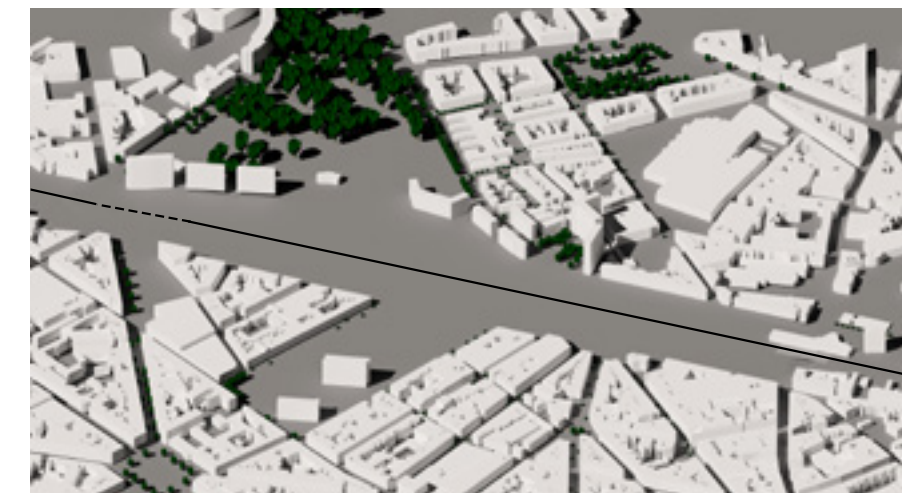
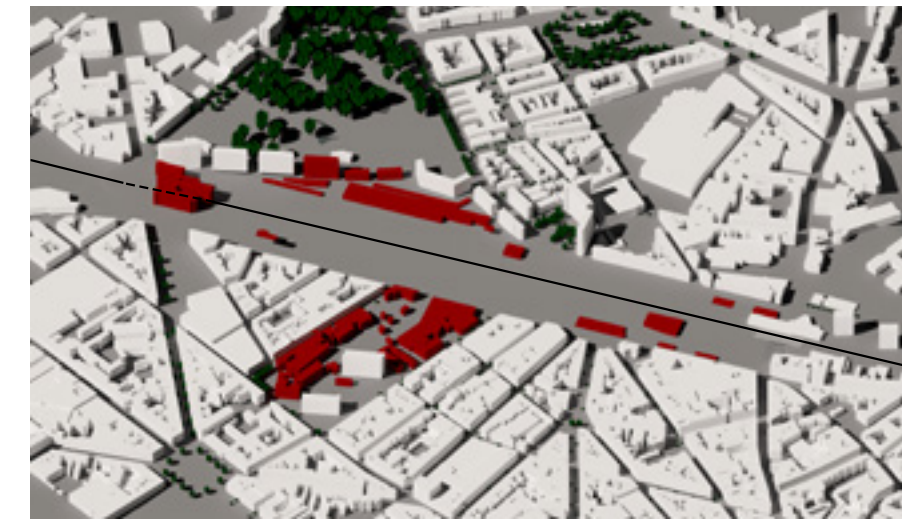
Prvním a velmi důležitým krokem mého návrhu je zahloubení železniční trati, které umožní vystavět nové objekty a zakrýt tak „jizvu“ po železnici.

Racionalitu severojižní osy vyjadřuje struktura ve formě strohé, pravouhlé mřížky. Nové vnitrobloky jako jednotlivé vagony vlaků, jedoucí pod nimi, dovolují svým obyvatelům vytvořit klidný soukromý prostor a zároveň schovat potřebná parkovací stání. Navržená struktura je v místě transferia nejvyšší, v místě křížení je přetřena osou kultury a nakonec poskytne prostor lokálnímu náměstí. Na severu, v blízkosti stanice metra Ossegem, navrhuji bodové výškové stavby. Navazují na existující řadu podobně vysokých budov lemující trať metra. Významným orientačním bodem v oblasti je nový solitérní objekt se vstupem do stanice metra Beekant.

Kulturní osa má podobu parku se samostatně stojícími kulturními stavbami, hlavní z nich je kruhová stavba na křížení obou os. Stavba symbolizuje universum, semknutí a jednotu. Tato dominanta může být chápána jako kulturní jeviště Evropy či světová cirkusová manéž. Panuje zde svobodný duch tak typický pro evropskou kulturu. Každý se zde stává hercem, vybírá si svou roli, volí slova i svůj osobitý projev. Právě to je pro demokratickou Evropu charakteristické. Všechny navržené kulturní stavby vychází z tvaru kruhu, který symbolizuje svazek evropského společenství. Inspirací mi byl obraz Františka Kupky s názvem Synthesis. Právě na principu syntézy funguje Evropská kulturní platforma. Jednotlivé části se rozkládají a opětovně skládají do jednoho celku, což znamená, že se jednotlivé kultury sjednocují „tady a teď“, přičemž je zachována kulturní jedinečnost každého národa.



Synthesis - František Kupka



Axonometrie přidávání struktur

VÝVOJ NÁVRHU

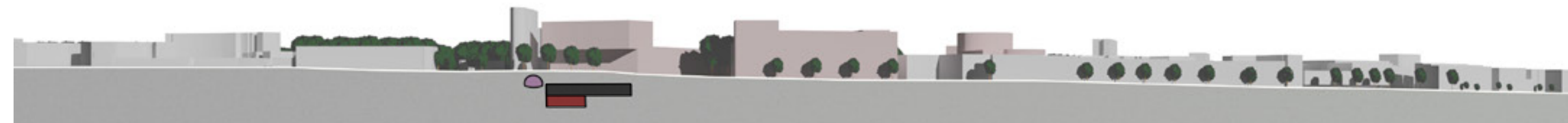
Již od prvních náčrtů byl můj návrh ovlivněn jasnou linearitou železnice a podlouhlým tvarem řešené oblasti. Původním záměrem bylo umístit kulturní stavby do jižní části území v blízkosti transferia. Toto řešení komplikoval nedostatek prostoru kolem kulturních staveb včetně železnice, která byla ponechána na povrchu a kvůli které navržena zastávka přecházela přímo přes ni. V druhé fázi měla tento problém řešit lineární podnož, ze které vycházely příčné hmoty budov. V následujících krocích se podnož proměnila v mřížku, která nejdříve levitovala nad kulturními sály, směrem na sever klesala na terén a lemovala železnici. Oba tyto principy však neřešily vzniklou jizvu železnice, ba naopak ji podporovaly a uzavíraly západní „záliv“ řešeného území před okolním světem.

Zásadním rozhodnutím bylo umístit železnici pod terén, zbourat některé bytové stavby a dovolit vstoupit stávajícímu parku Marie-José do řešené oblasti, která se tak konečně otevřela do všech příčných směrů. Zároveň jsem získala větší prostor pro solitérní kulturní stavby a bezprostředně jsem navázala na stávající okolí.





řez A - A'



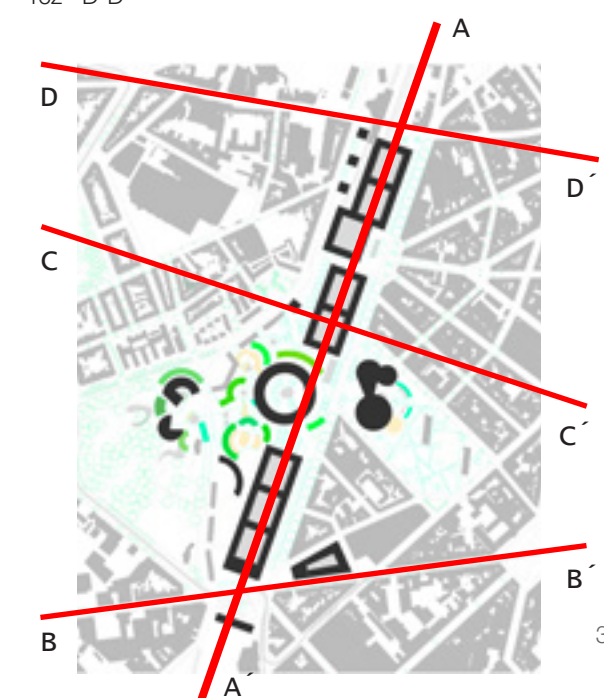
řez B-B'

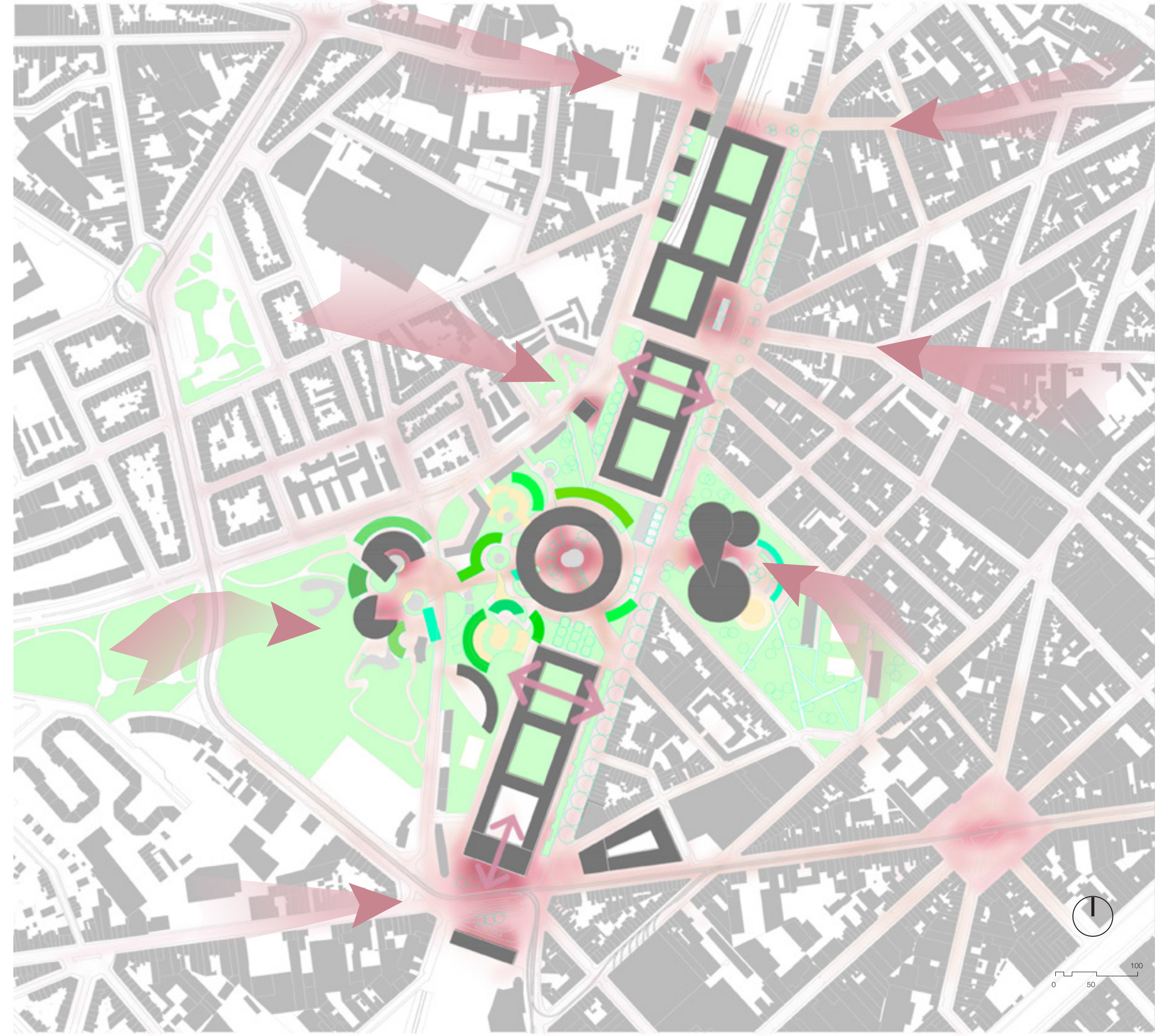


řez C-C'

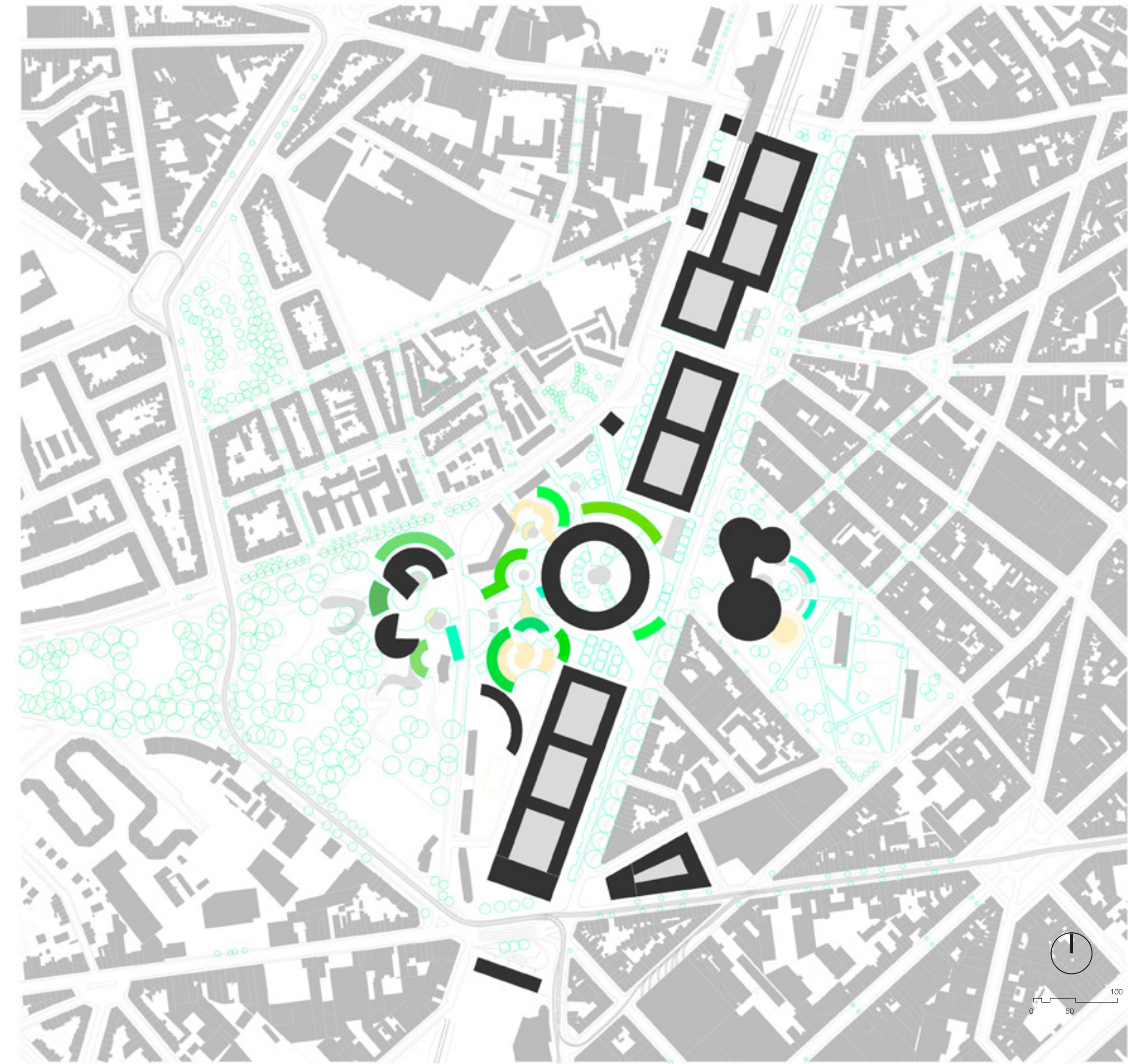


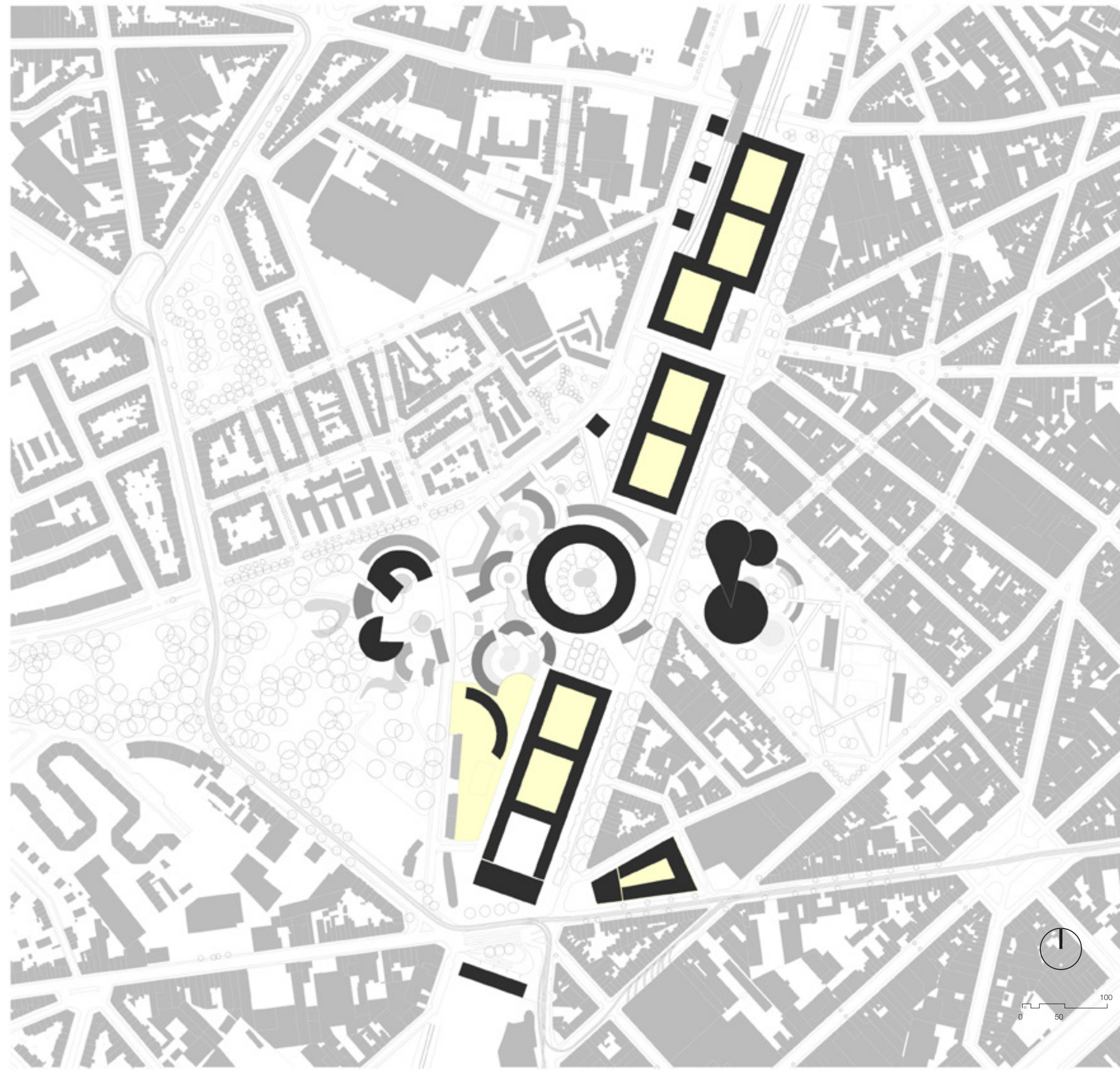
řez D-D'



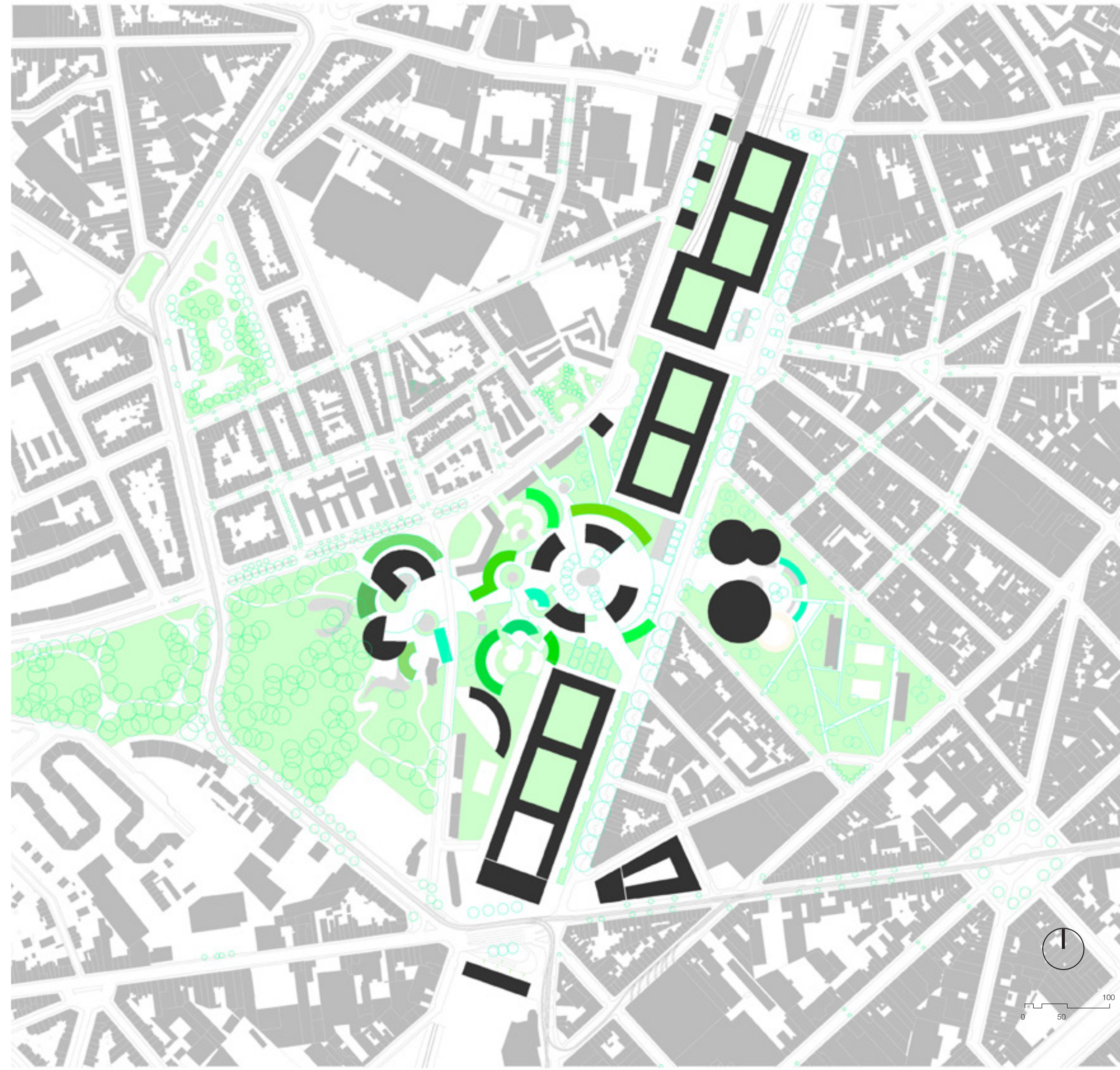
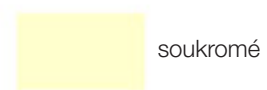


05 analýzy návrhu



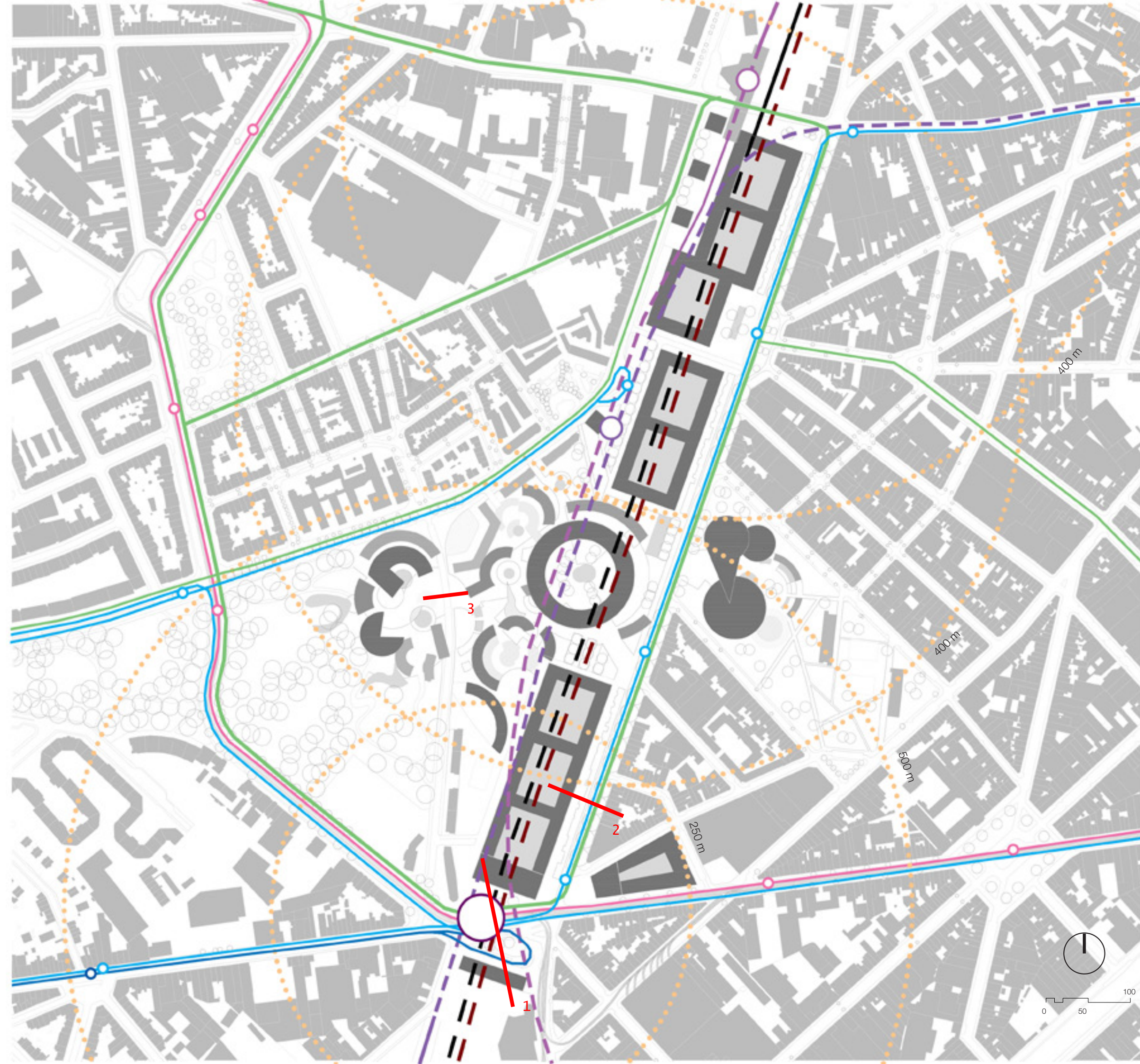


Veřejná/neveřejná plocha



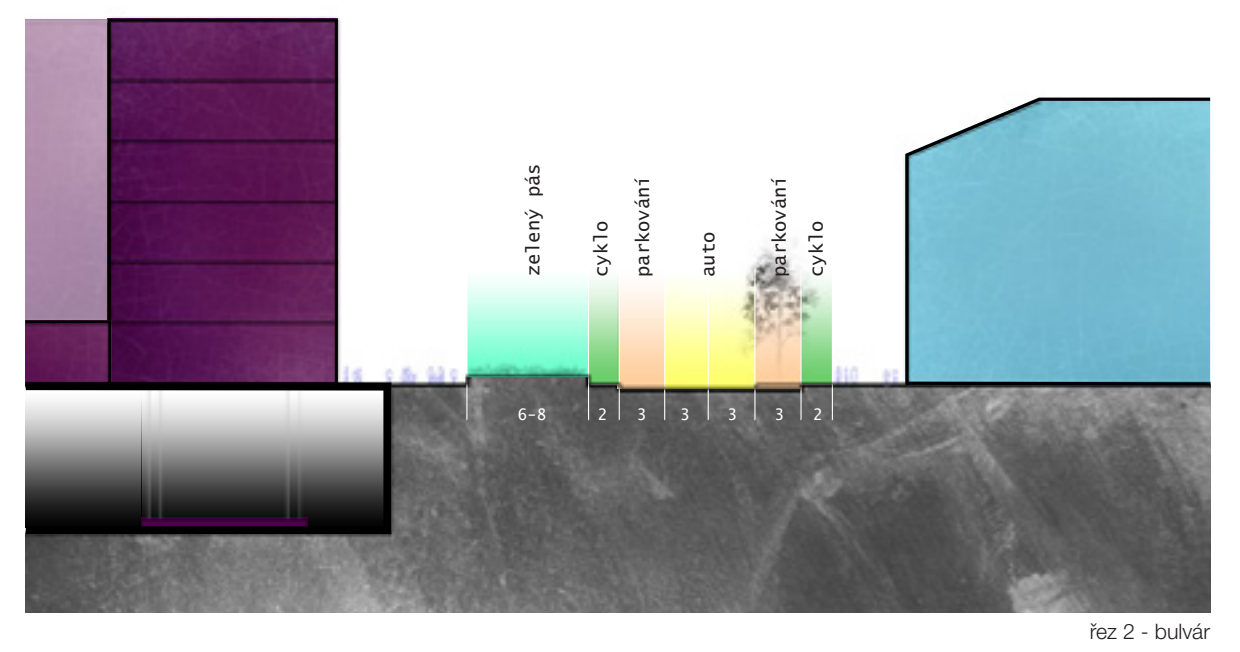
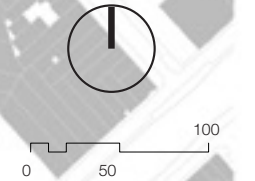
Zpevněná/nezpevněná plocha



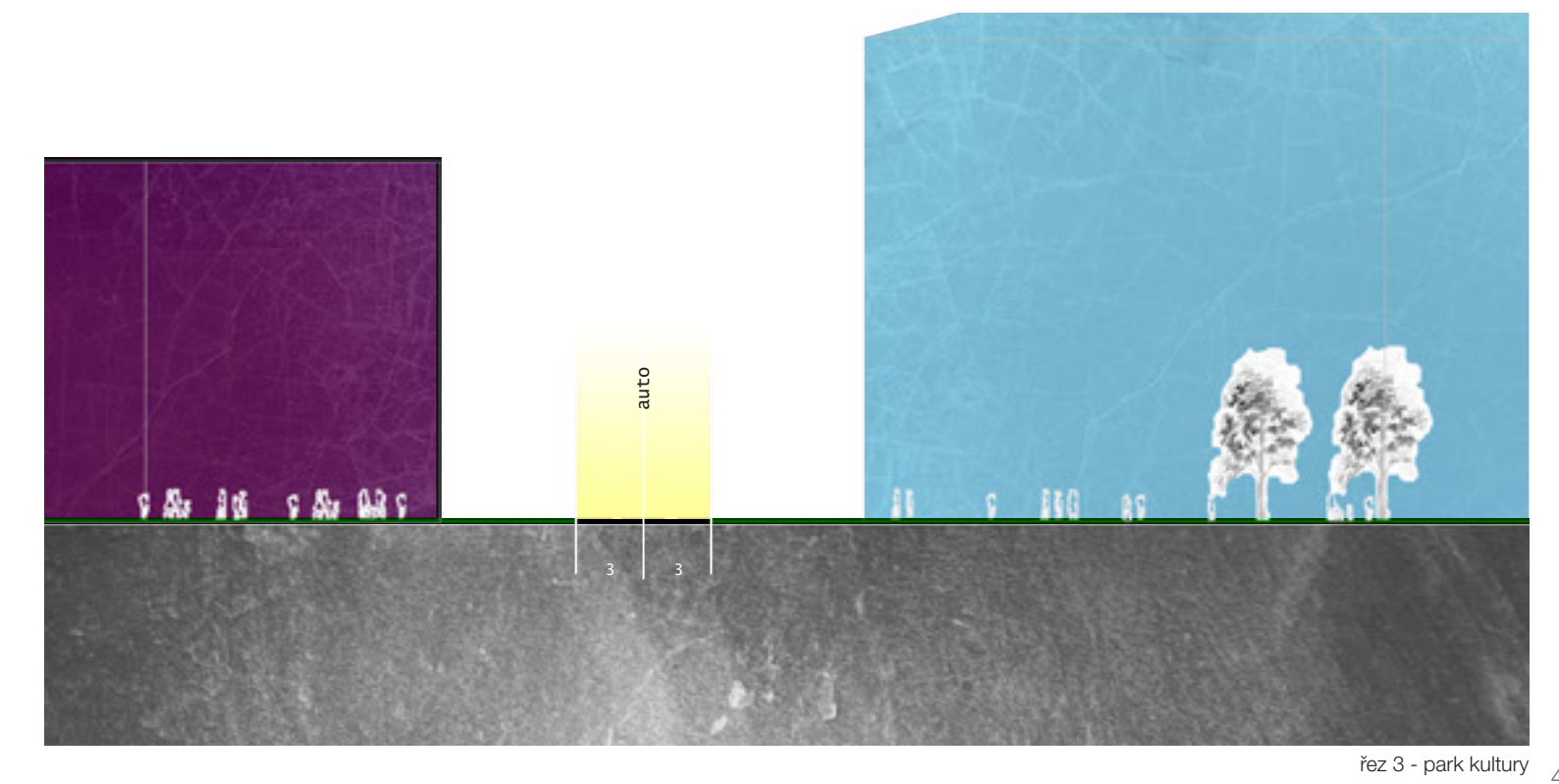


Dopravní řešení

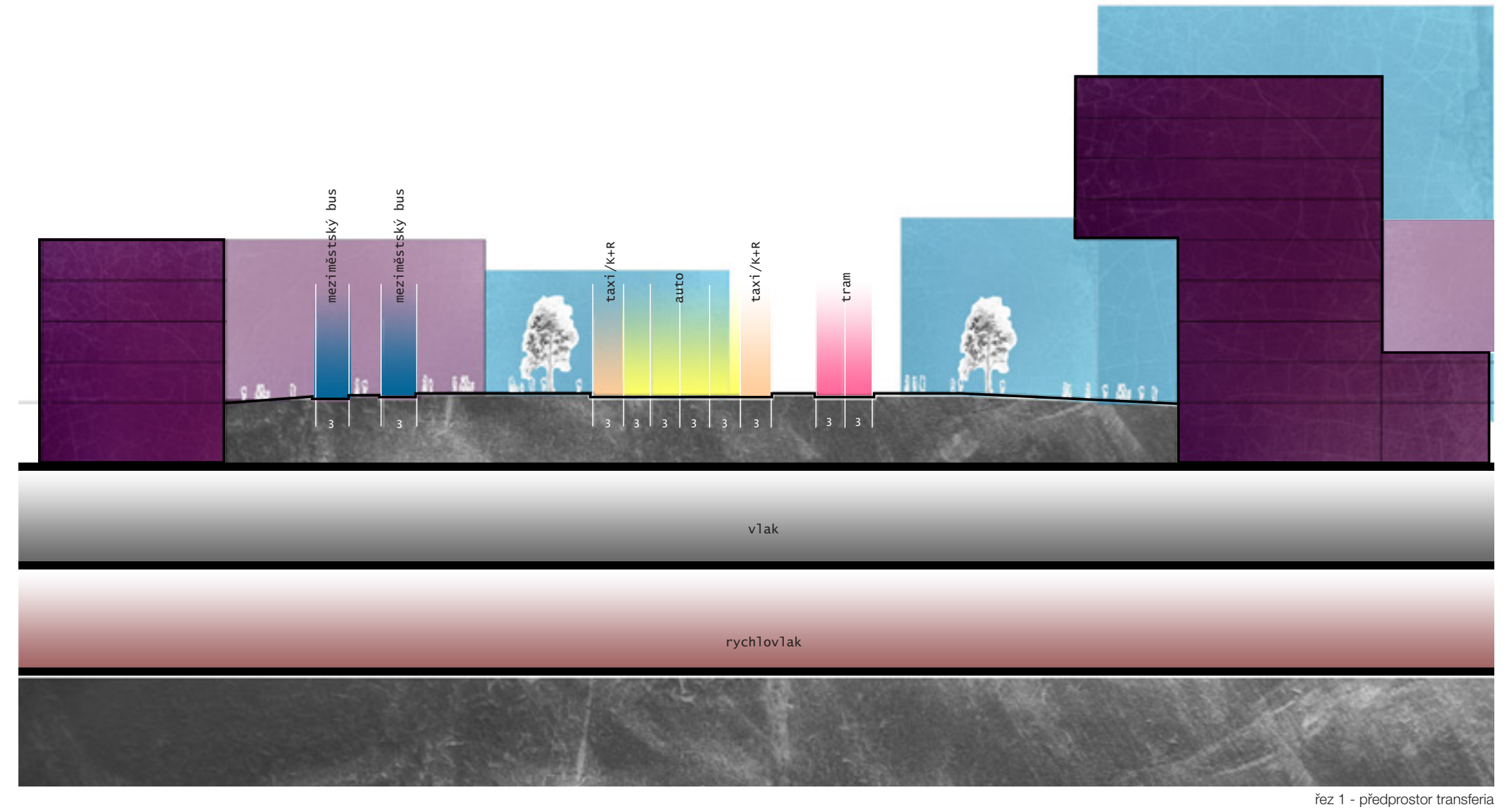
- železnice
- rychlovlak
- metro [linka 1 a 5]
- metro [linka 2 a 6]
- tramvaj
- autobus
- meziměstský autobus
- cyklostezka /cyklopruh
- stanice/zastávka
- transferium
- naznačení řezu



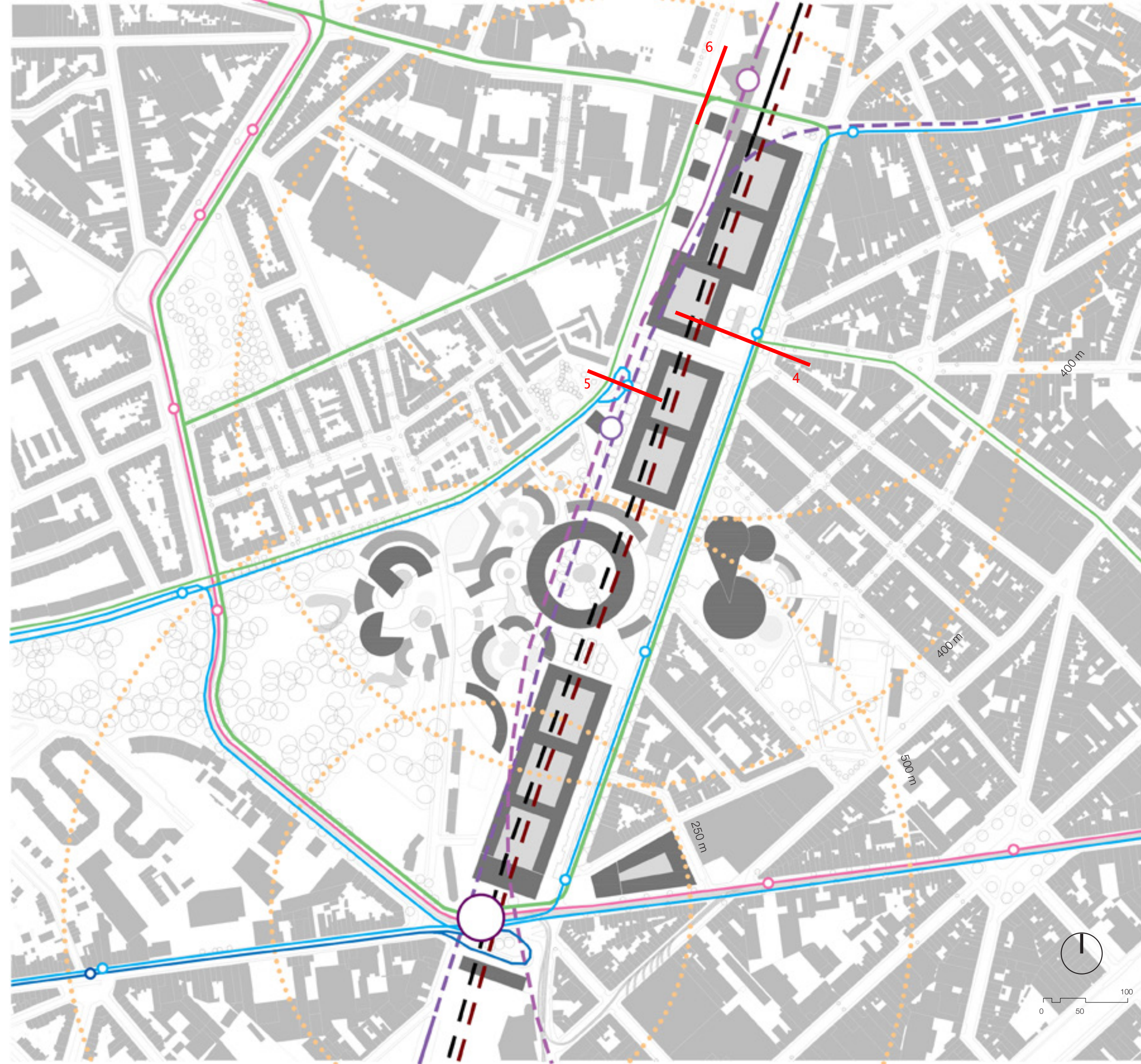
řez 2 - bulvár



řez 3 - park kultury



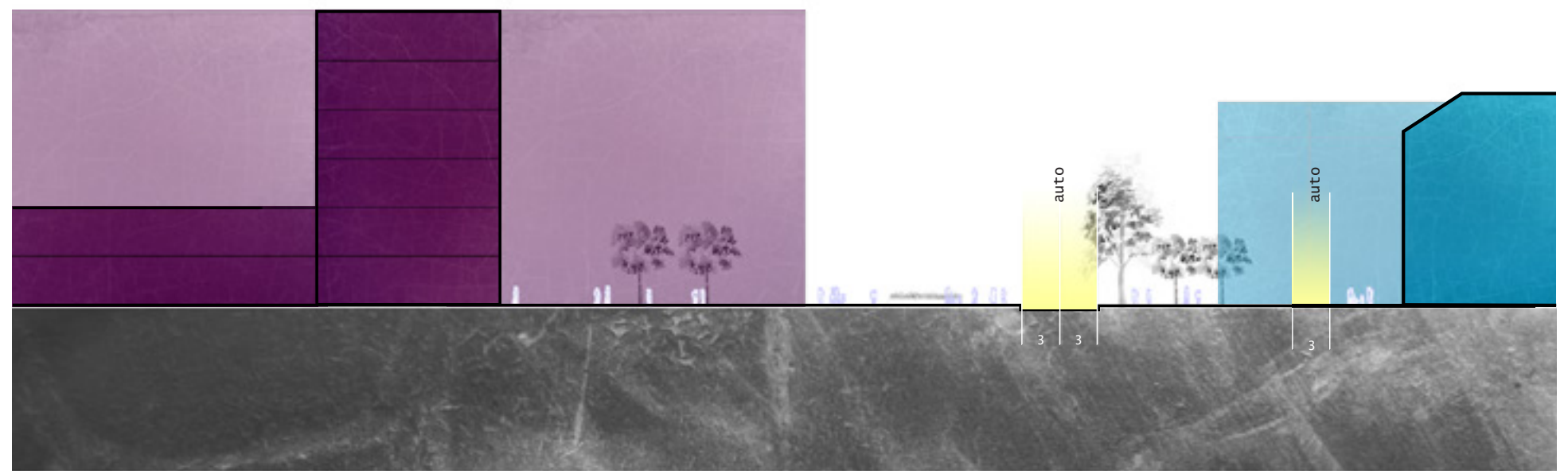
řez 1 - předprostor transferia



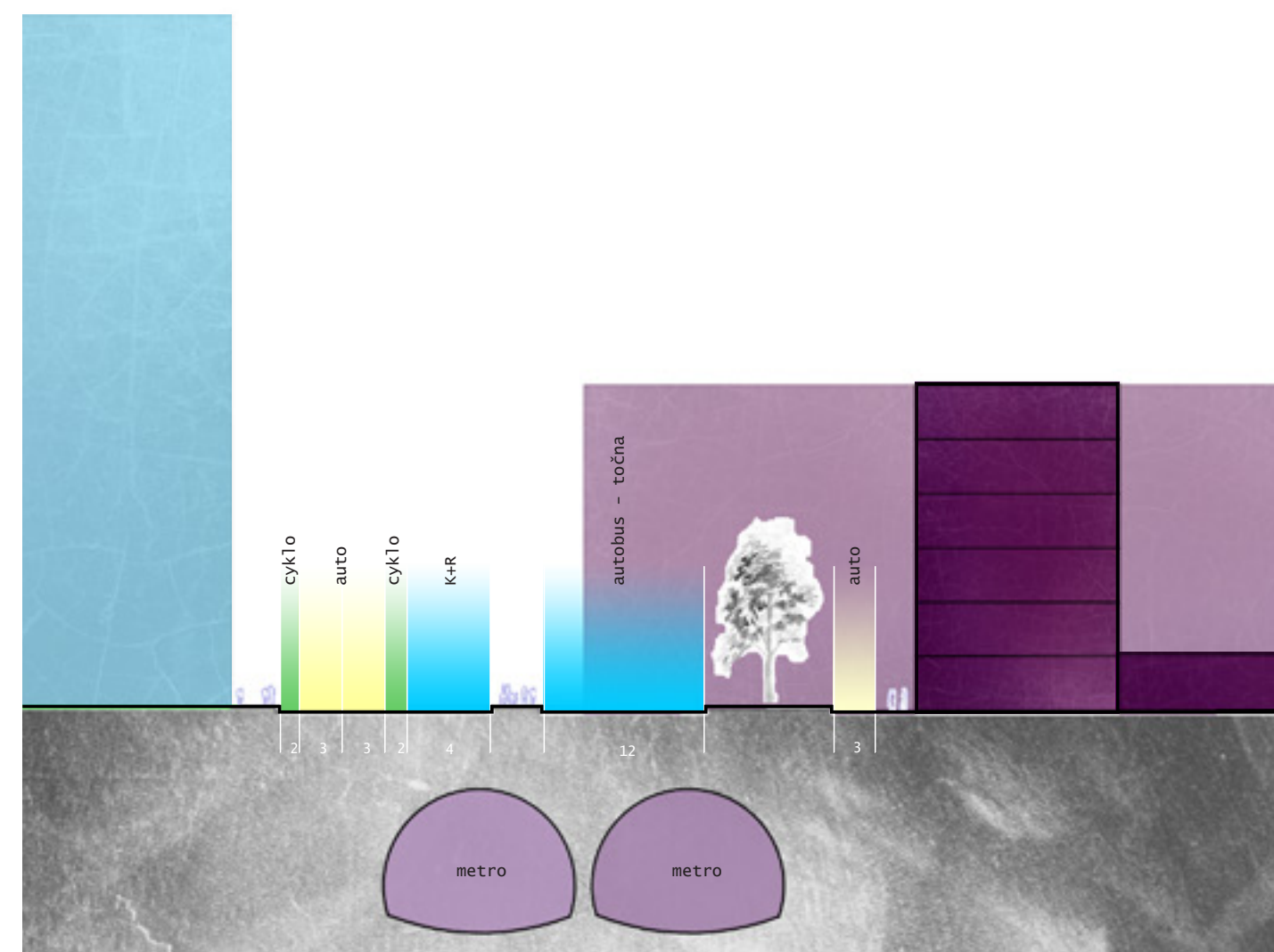
Dopravní řešení

-  železnice
-  rychlovlak
-  metro [linka 1 a 5]
-  metro [linka 2 a 6]
-  tramvaj
-  autobus
-  meziměstský autobus
-  cyklostezka /cyklopruh
-  stanice/zastávka
-  transferium
-  naznačení řezu

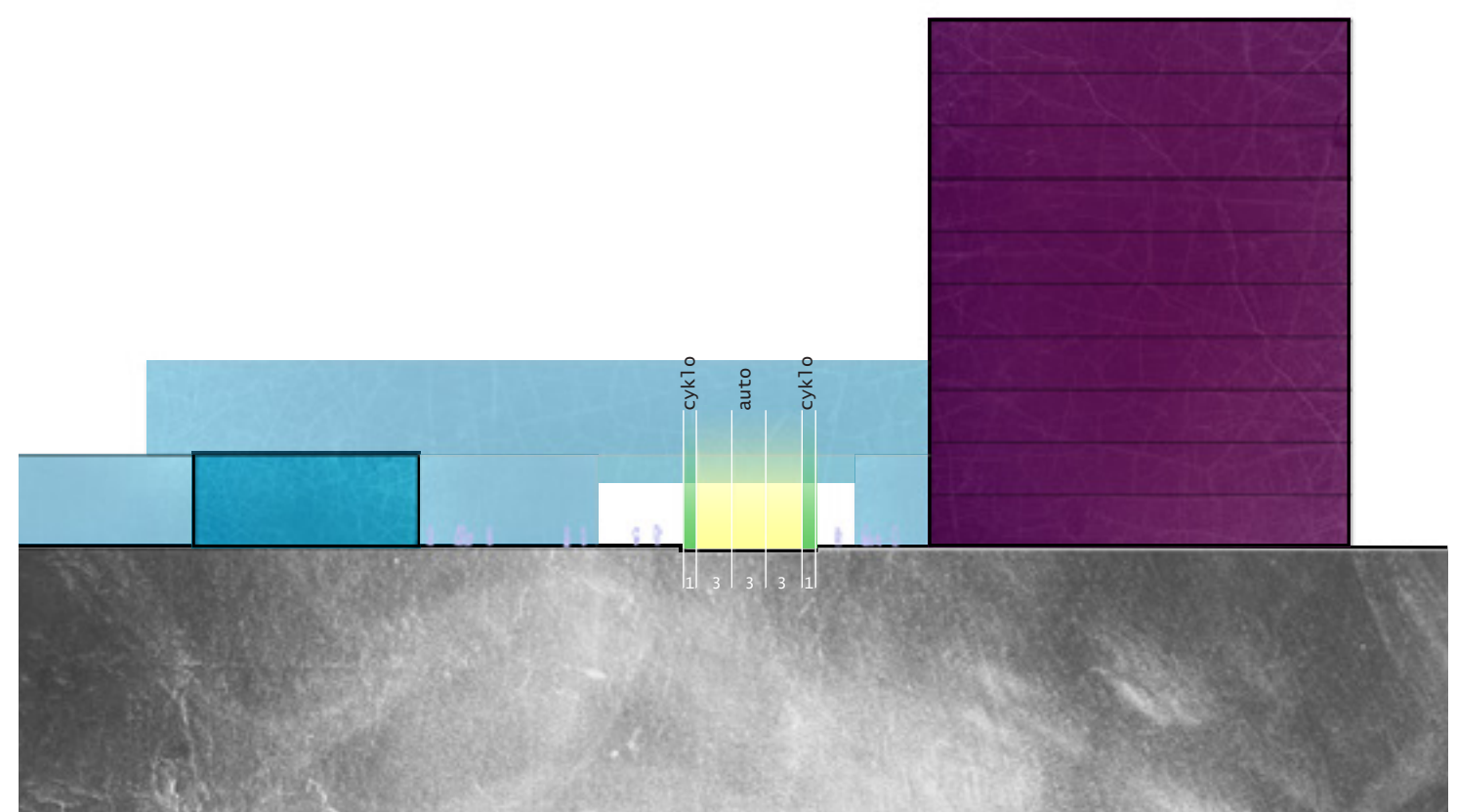
Uliční řezy



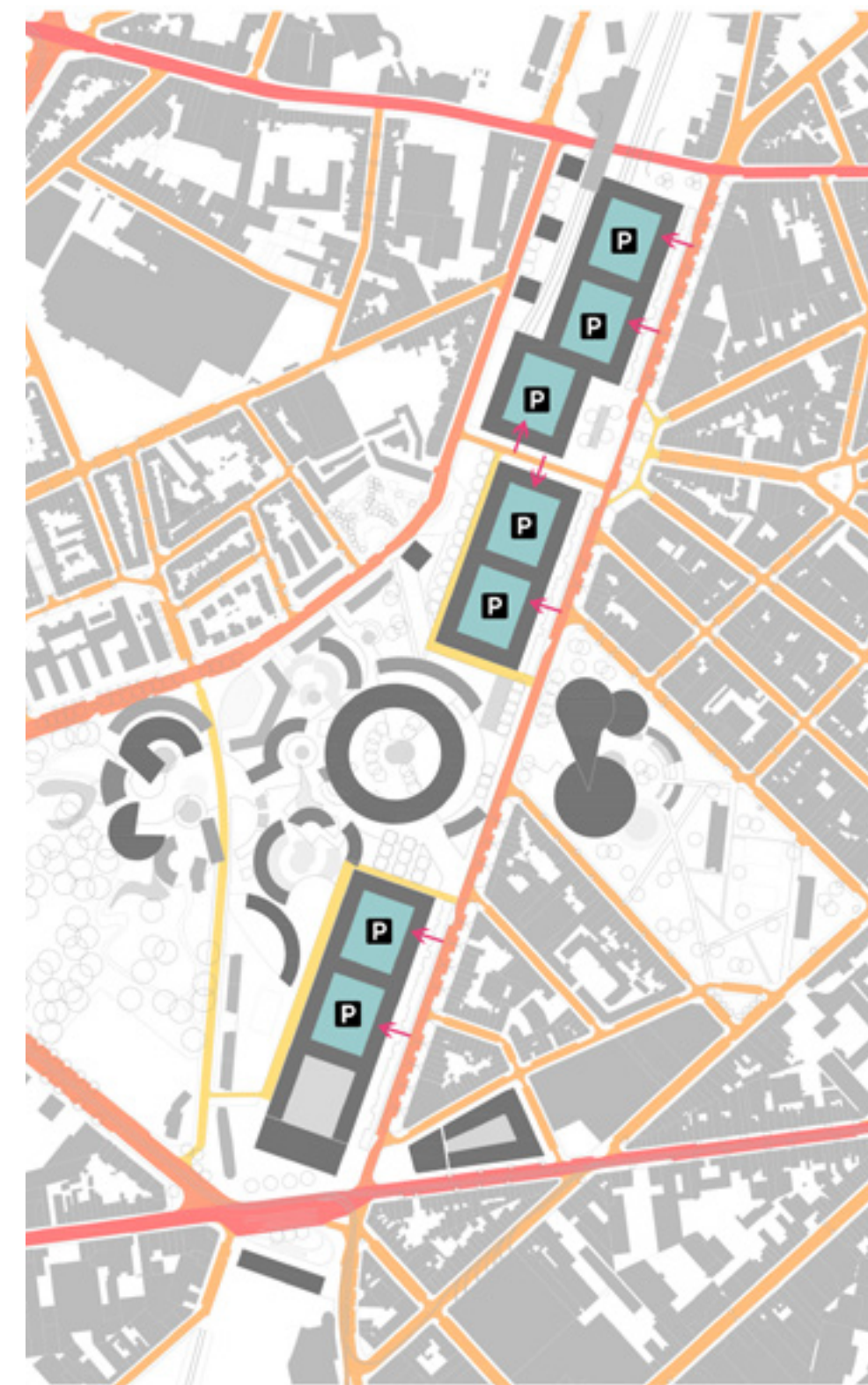
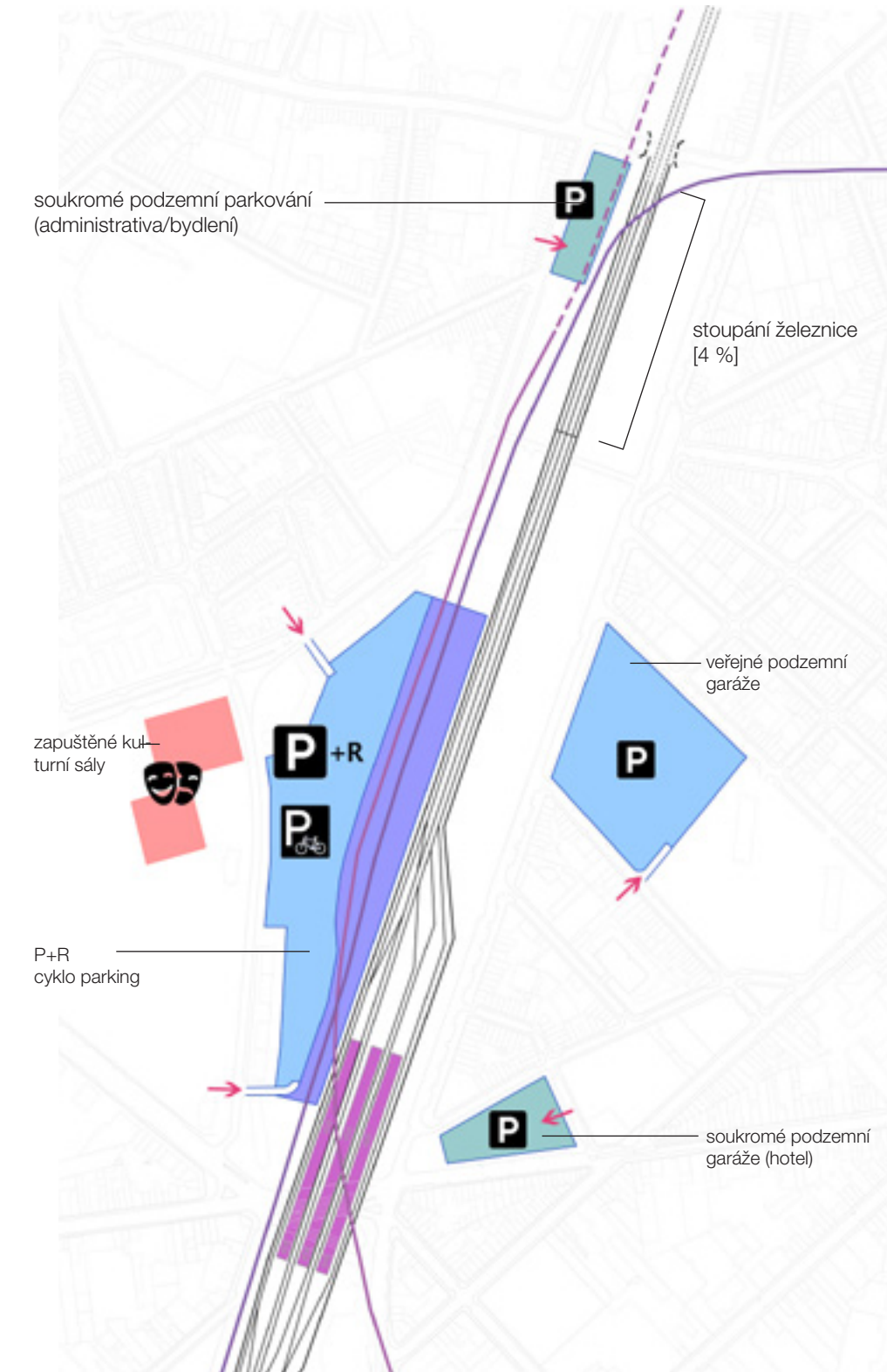
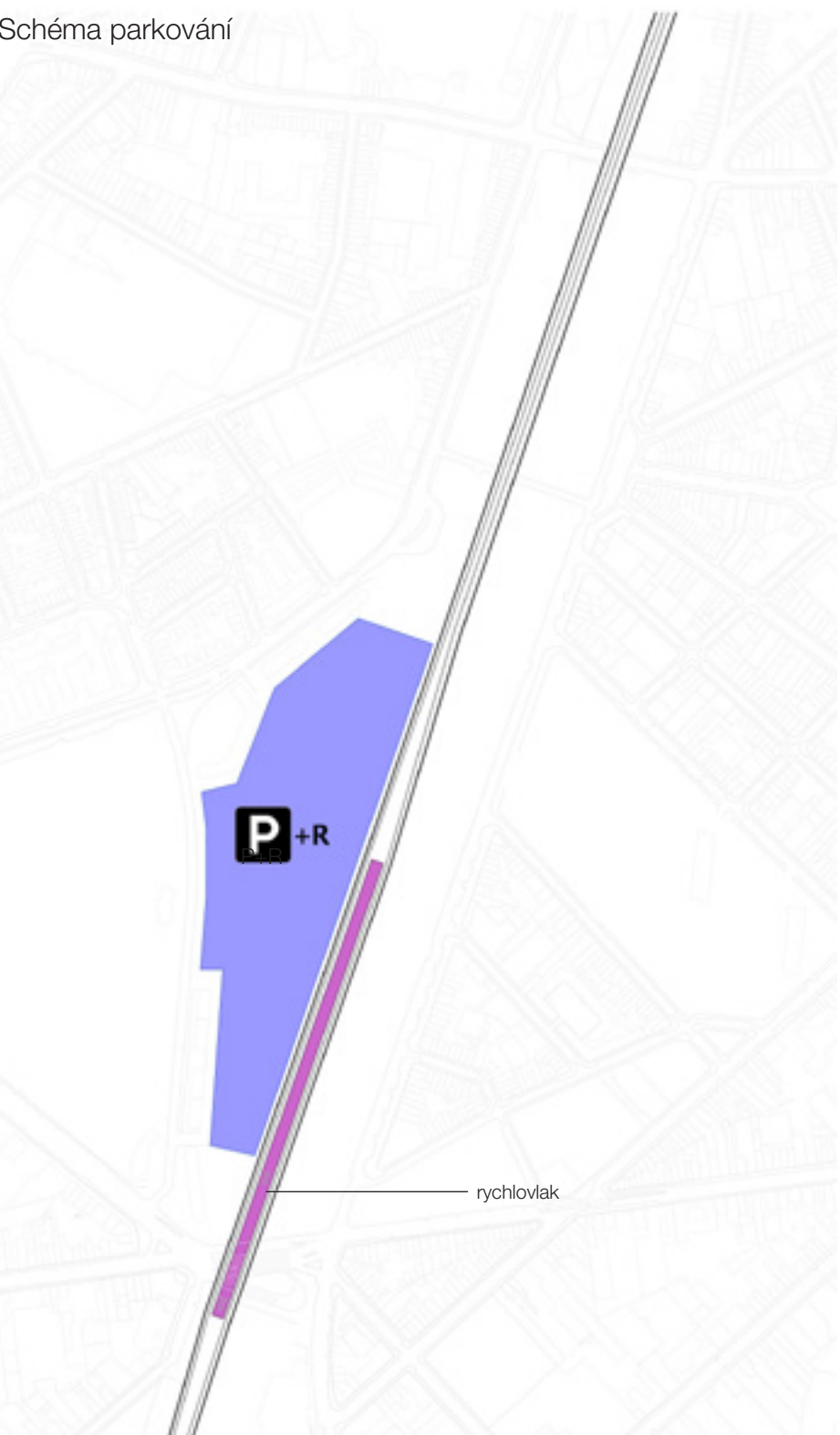
řez 4 - lokální centrum



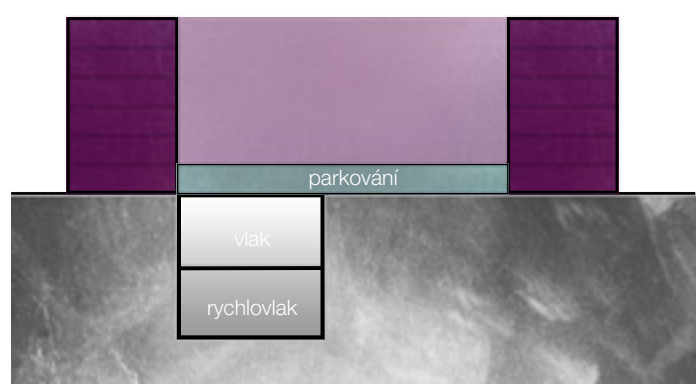
řez 5 - předprostor stanice metra Beekant



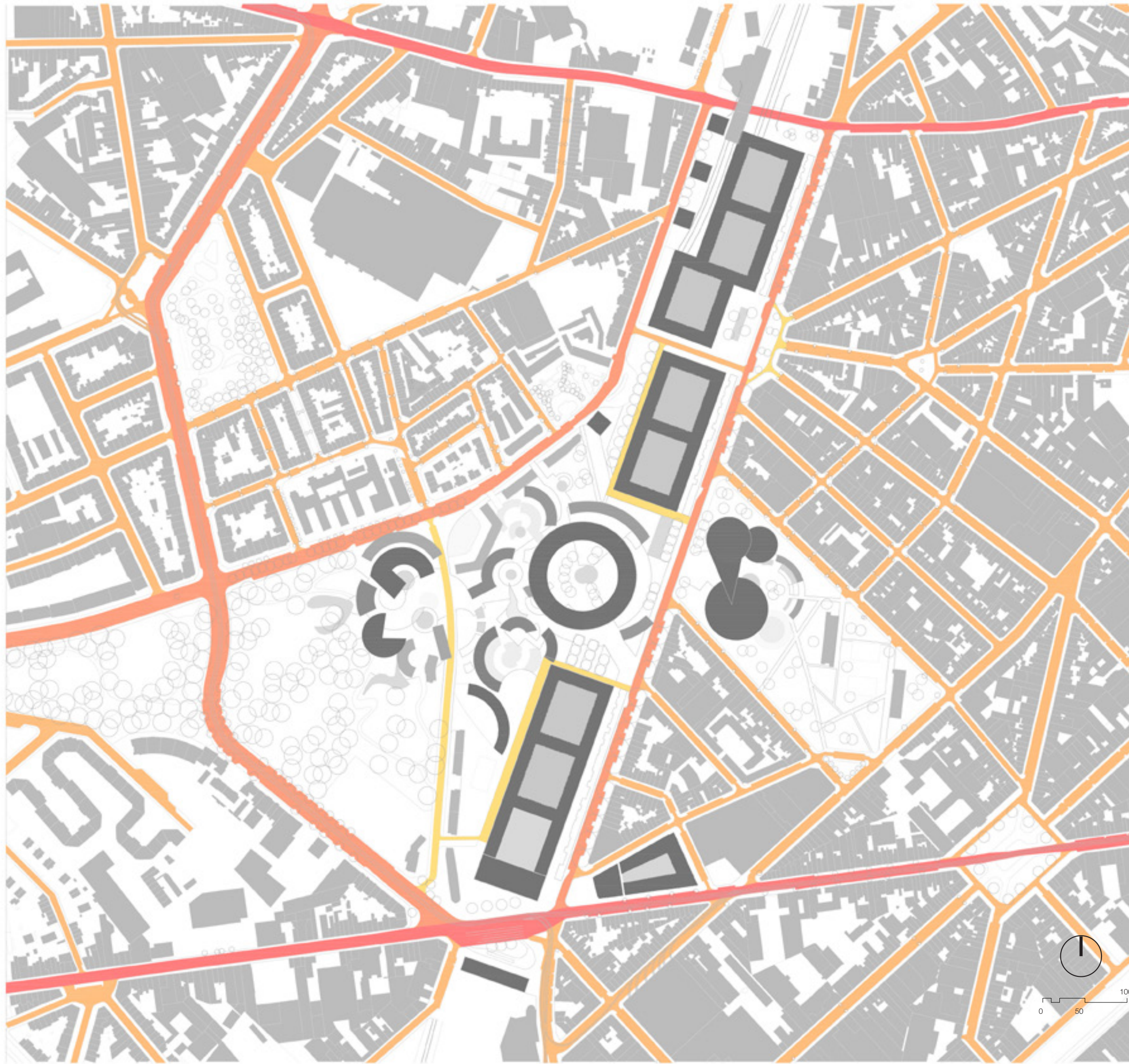
řez 6 - předprostor stanice metra Ossegheem



soukromé parkování v rámci 1.NP

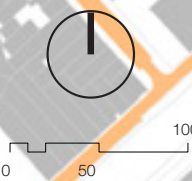


schématický řez



Hierarchie ulic

- hlavní třída
- významnější ulice v rámci čtvrti
- obslužná komunikace
- obslužná komunikace [obytná zóna]



Funkční schéma

BILANCE V ÚZEMÍ

BYDLENÍ

72 000m² ploch pro bydlení
2 000 nových obyvatel

ADMINISTRATIVA

76 800 m² kancelářských ploch

KOMERCE

33 000 m² komerčních ploch

PARKOVÁNÍ

2 000 parkovacích stání P+R
500 parkovacích stání pro kola
630 stání podzemní garáže (knihovna)
320 stání pro hotel
480 stání podzemní garáže - sever
250 stání v rámci každého vnitrobloku

KULTURNÍ PLATFORMA

SPRÁVNÍ CENTRUM A GALERIE

30 000 m² administrativní plochy pro jednotlivé instituty
6 000 m² výstavní plochy
1 500 m² plochy pro výukové účely institutů

SPOLEČENSKÁ SÁL

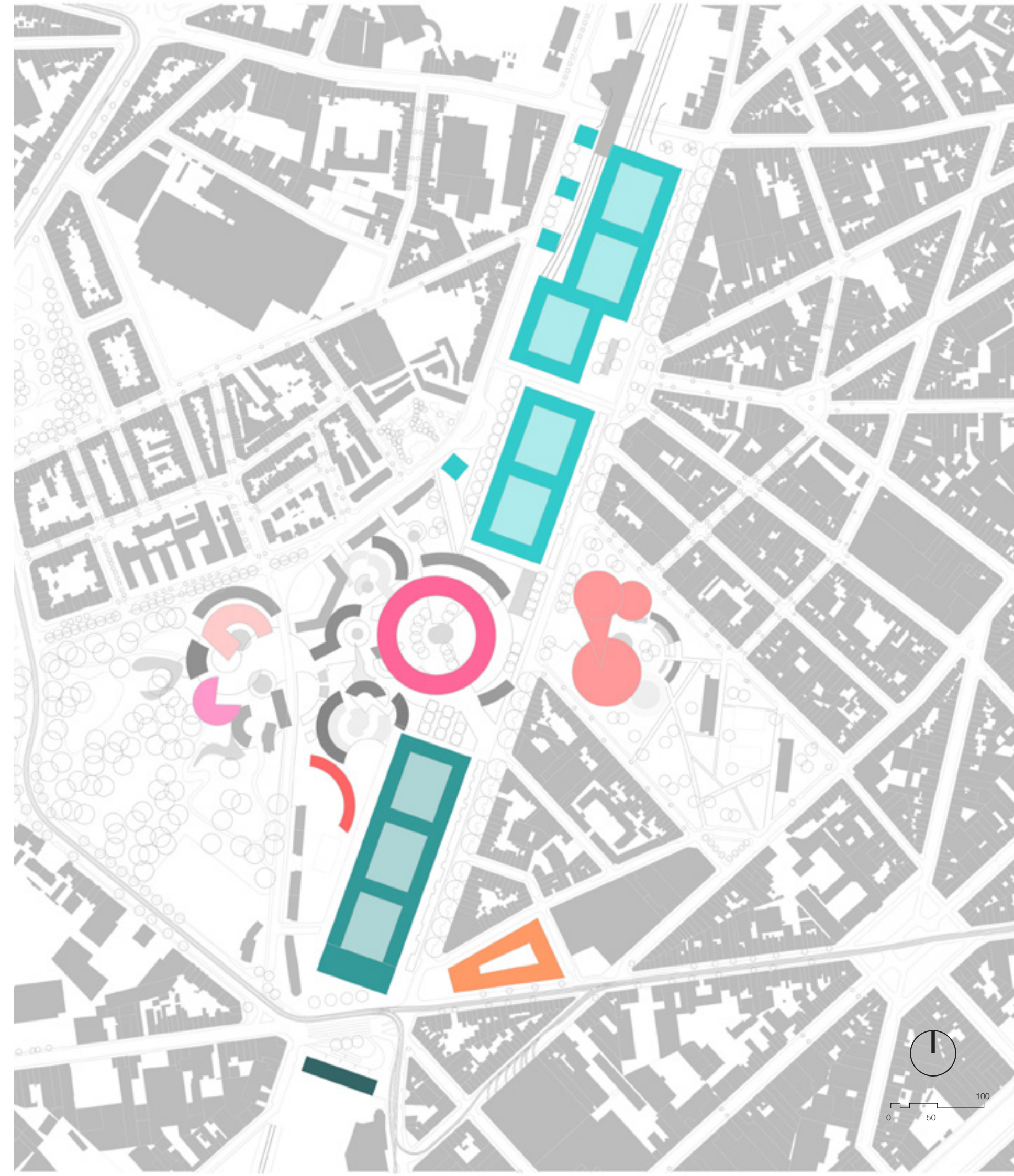
2 300 m² sál pro 1 000 lidí
4 000 m² zázemí sálu

ALTERNATIVNÍ SCÉNA

1 500 m² variabilní sál pro 600 lidí
500 m² taneční sál pro 200 lidí
1 500m² zázemí

KNIHOVNA UMĚNÍ

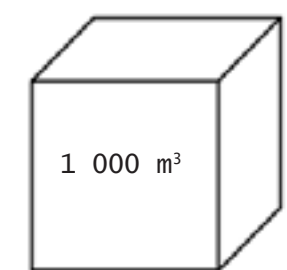
knihovna pro 1,5 milionu svazků
650 m² konferenční sál pro 300 lidí



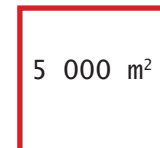
- smíšená funkce 50 % bydlení
- smíšená funkce 30 % bydlení
- autobusový terminál
- společenský sál pro 1 000 lidí
- alternativní scéna
variabilní sál pro 600 lidí
taneční sál pro 200 lidí
- správní centrum kulturních institutů
galerie
- knihovna umění
konferenční sál pro 300 lidí
- škola I.stupeň pro 300 dětí
- hotel s kapacitou 800 lůžek

	České centrum Brusel	Instituto italiano della cultura di Bruxelles	Goethe Institut Brusel	Alliance Française Bruxelles
počet kulturních akcí /měsíc	7	14	7	10
jazykové kurzy certifikace	ano	ano	ano	ano
počet pracovníků	2 + 4 stážisti + 1 pedagog	8 zaměstnanců + 13 pedagogů	25 zaměstnanců + 11 pedagogů	18 zaměstnanců + 65 pedagogů
m ² správy	○	○	○	○

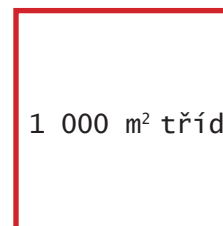
průměrný počet pracovníků správy - 15



průměrný počet pedagogů - 23



průměrný počet jazykových kurzů - 70/den



průměrný počet studentů - 10/kurz

- prezentace lidové tvorby a tradic
- vystoupení
workshopy
trhy
kurzy vaření
- spolupráce s regionálním zastoupením dané země a ambasádou
- obchod a cestovní ruch
- jazykové kurzy certifikáty a školení knihovna
- rešerže institutů

kulturní akce

kulturní institut

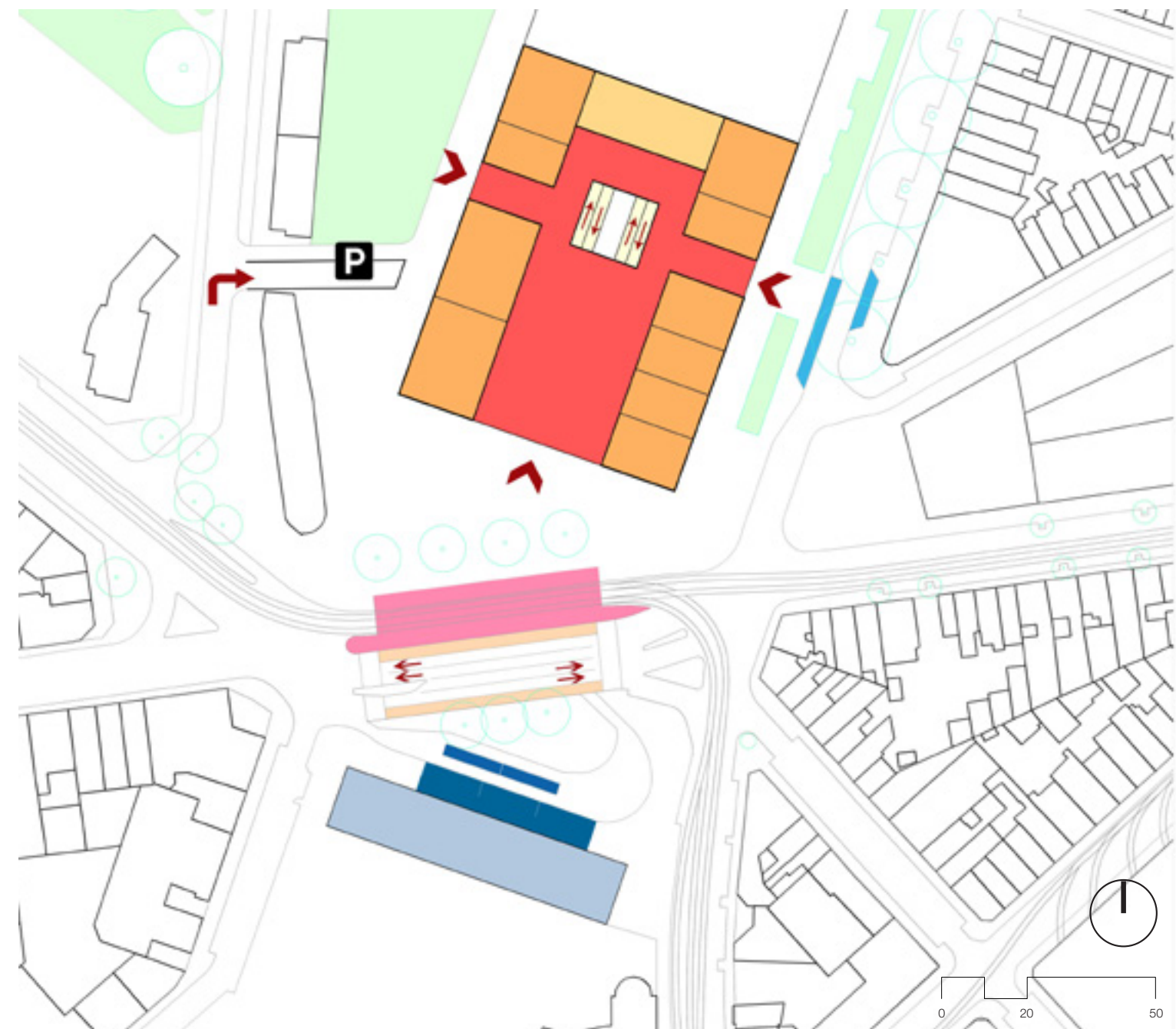
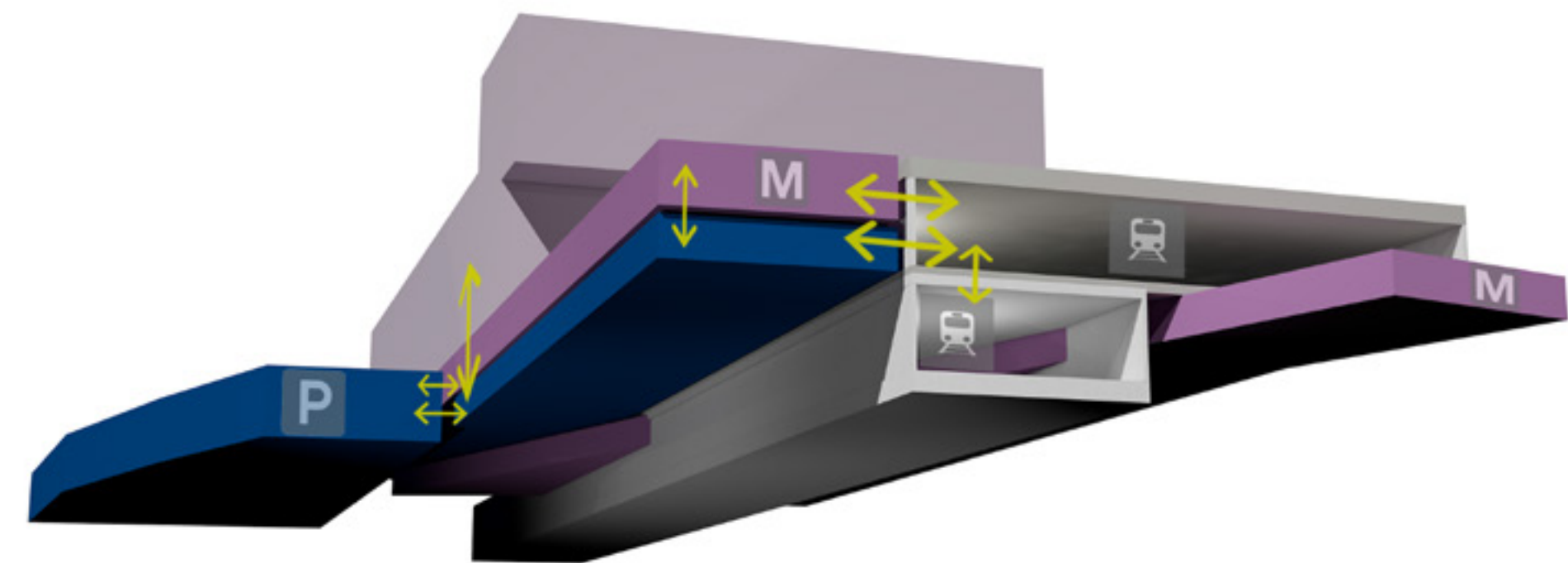
06 perspektivy

NOVÉ TRANSFERIUM

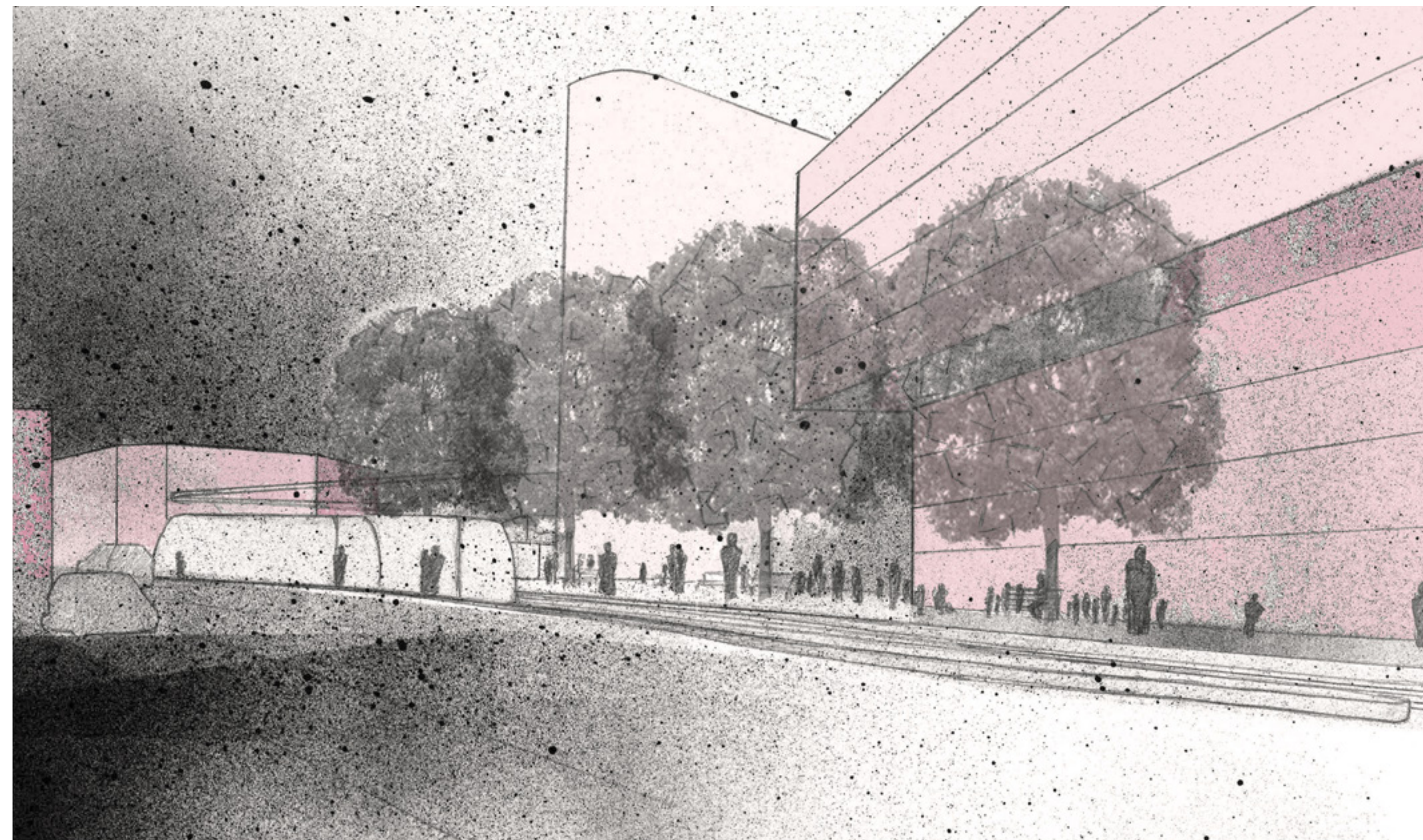
Návrh nového transferia těží z dosavadní dopravní vybavenosti stávajícího nádraží. Původní dvoukolejnou železnici rozšiřuje na šest kolejí s třemi oboustrannými nástupišti. Tyto koleje jsou umístěny do hloubeného tunelu v podzemí, který je překrytý deskou tvořící základ pro nadzemní objekty. Severním směrem trať v tunelu stoupá, dostává se na původní výškovou úroveň a směřuje skrz nově navrženou strukturu k přemostění přes severní třídu Chauseé de Gand. Předpokládá se, že frekvence vlaků dosáhne přibližně 20 spojů za hodinu podobně jako městské nádraží Luxembourg v Evropské čtvrti. Trať vedoucí přes Západní nádraží je paralelní s hlavním koridorem Jižní nádraží – Centrální nádraží – Severní nádraží, který se potýká s přetížeností spojů a nemožností rozšíření. Úkolem Západního nádraží je proto této hlavní trati odlehčit. K tomu přispěje nově navržená trať rychlovlaku, která zajistí plynulý průjezd Bruselem a bude v intravilánu zahloubena. V místě nového transferia bude umístěna do nejnižší úrovně. Všechna vlaková nástupiště jsou funkčně zahloubena do dvou úrovní podle rychlostí projíždějících vlaků. Plynulost přestupů z jednoho dopravního prostředku na druhý podpoří napojení na 4 linky metra, na autobusové nádraží, parkoviště P+R a cykloparking v podzemí. Tramvaje a městské autobusy jsou řešeny v předprostoru transferia, který zahrnuje i pruhy K+R a taxi službu. Samotná budova nádraží bude navržena jako obchodní pasáž s administrativní funkcí ve vyšších patrech.

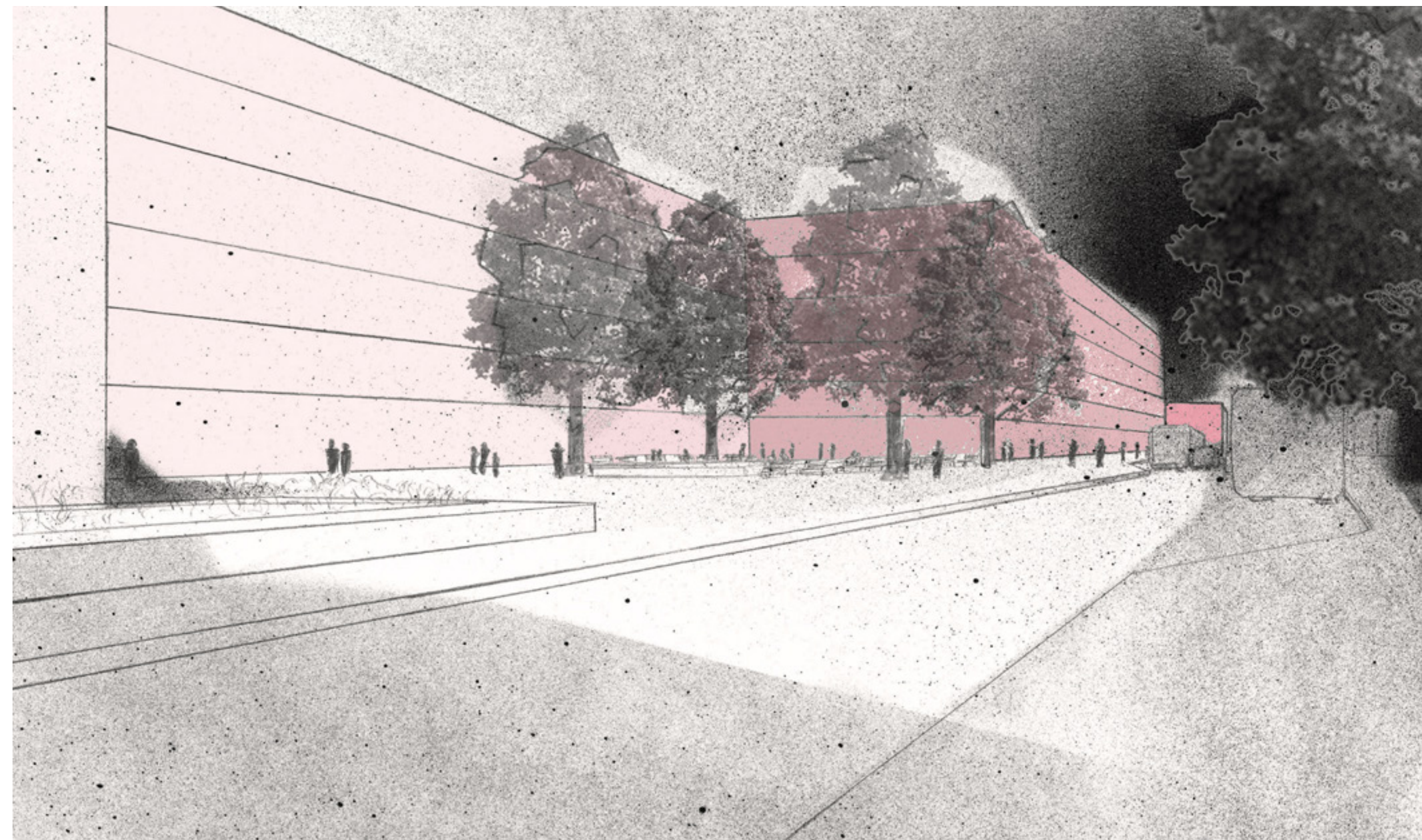
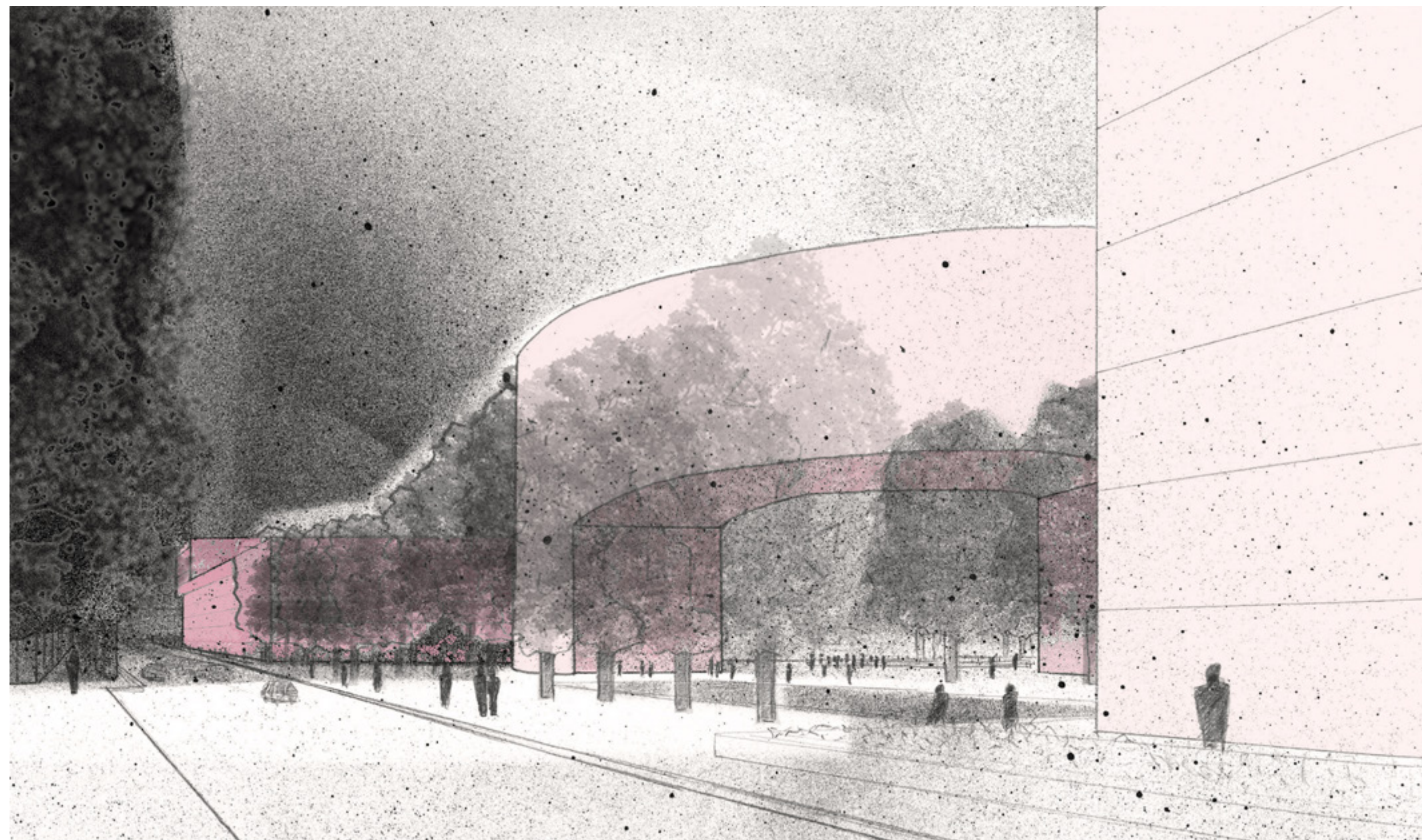


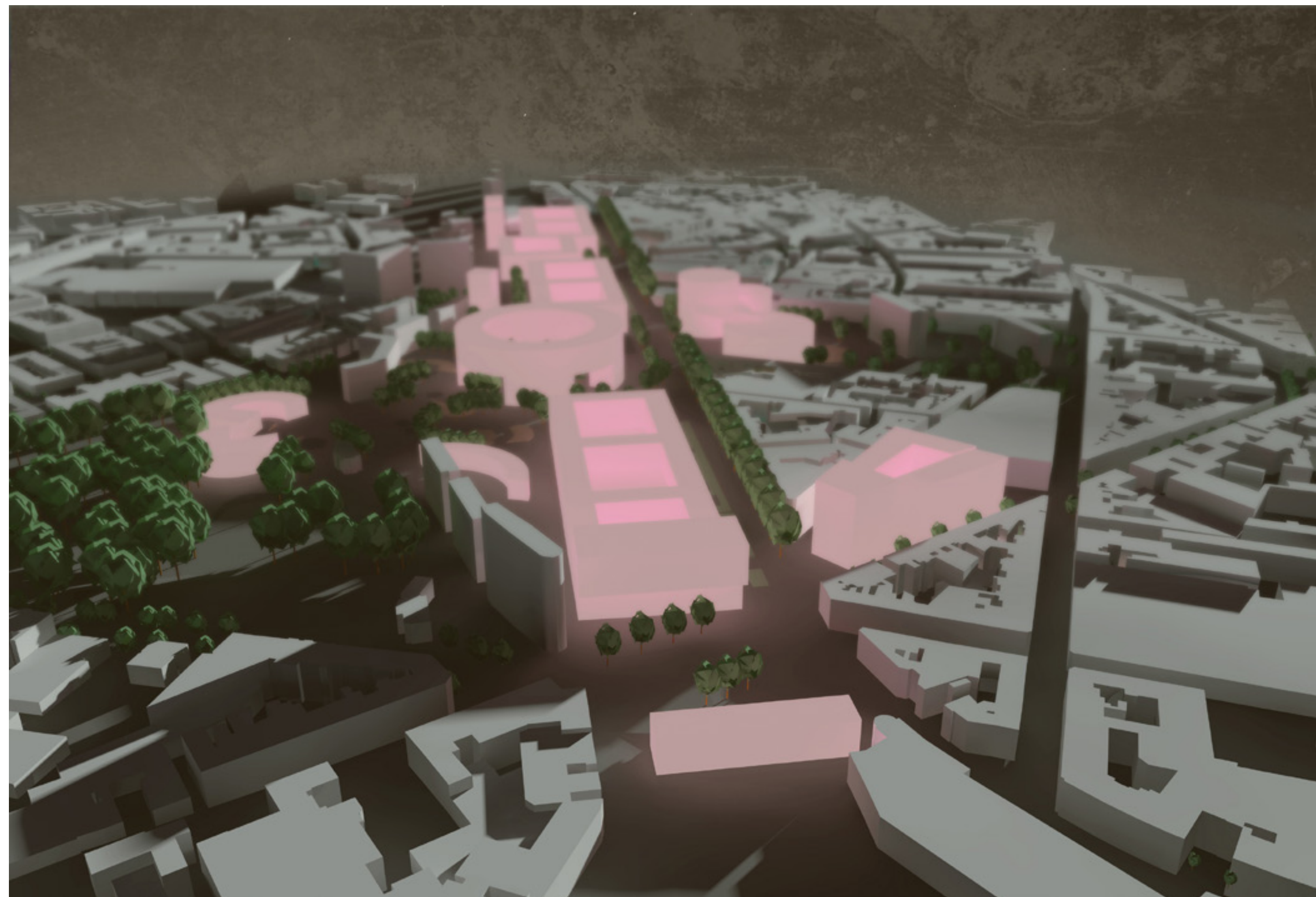
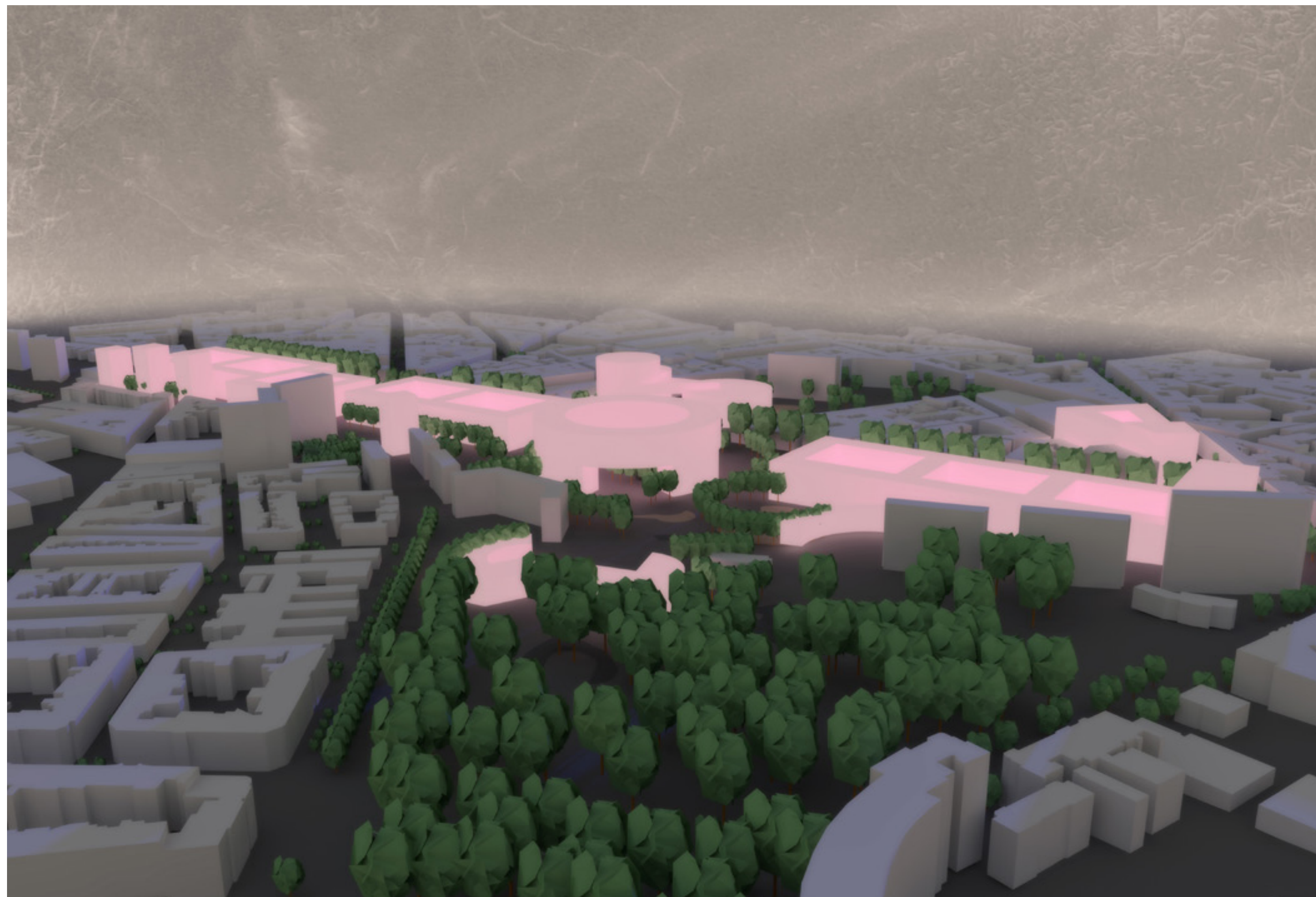
Křížení vlaku a dráhy metra, stanice Schuman, Evropská čtvrť, Brusel



- Nádražná hala
- Obchody
- Pokladny
- Příchod k nástupišťům
- Autobusová zastávka
- Tramvajová zastávka
- Pruh taxi/ K+R
- Autobusové nádraží
- Hala autobusového nádraží









zdroje

Interetové stránky:

<https://www.brussels.be/artdet.cfm> [20.10.1015 - 15.1.2016]

<https://monitoringdesquartiers.irisnet.be/> [20.10.1015 - 15.1.2016]

<https://www.euroskop.cz/9021/sekce/zakladni-data-o-eu/> [20.10.1015 - 15.1.2016]

<http://www.clenskestaty.eu/> [23.10.2015]

http://hgr.topsid.com/index.php?war=evropska_unie [23.10.2015]

http://www.natoaktual.cz/clenske-staty-nato-0af-/na_zpravy.aspx?y=na_summit/clenskestatynato.htm [23.10.2015]

<http://www.adt-ato.brussels/fr/zones-strat%C3%A9giques/gare-de-l-ouest> [15.12.2015]

<http://zpravy.e15.cz/domaci/ekonomika/cesko-je-sestnactou-nejbohatsi-zemi-eu-zebricek-vede-lucembursko-1200640> [7.1.2016]

<http://fast10.vsb.cz/zdarilova/4.ro%E8n%EDk/p%F8edn%E1%9Aka%203M.pdf> [2.4.2016]

www.mvcr.cz/soubor/optimalni-pracovni-prostredi-pdf.aspx [2.4.2016]

http://ec.europa.eu/enlargement/countries/check-current-status/index_en.htm [4.4.2016]

http://www.fce.vutbr.cz/zel/plasek.o/studium/5_zeleznice_uvod.pdf [7.4.2016]

https://is.muni.cz/th/106434/prif_b/prilohy.pdf [7.4.2016]

<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/sit-vysokorychlostnich-zeleznicnich-trati-i> [7.4.2016]

<http://www.railway-technical.com/Infopaper%203%20High%20Speed%20Line%20Capacity%20v3.pdf> [7.4.2016]

http://theses.cz/id/ece41k/bakalarska_prace_komplet.pdf [9.4.2016]

<http://fast10.vsb.cz/mahdalova/MHD/predna02.pdf> [15.4.2016]

[http://k612.fd.cvut.cz/predmety/12papm/\[C\]%20Cviceni/Cv%209/%23%2012PAPM-09.pdf](http://k612.fd.cvut.cz/predmety/12papm/[C]%20Cviceni/Cv%209/%23%2012PAPM-09.pdf) [20.4.]

http://fast10.vsb.cz/rezac/download/dsn/PG6-RG_a_HG.pdf [20.4.2016]

<http://bric.brussels/en/our-solutions/urbis-solutions/download>

Literatura:

A Berlage Institute Project (výzkumný program veden Pierem Vittoriem Aurelim), Brussels - A Manifesto, towards the Capital of Europe, Rotterdam,

2005, Berlage Institute/NAi Publishers, ISBN 978-90-5662-552-8

Věra Sušická, Učební text Definice kultury, Praha, Ústav pro pravěk a RDD FF UK Seminář C, ZS 2004/2005

informační brožura Co je kultura?, projekt Varianty, Člověk v tísni, společnost při ČT, o.p.s., 2002

European Commission, Belgian Presidency, Final Report, Brussels, Capital of Europe, říjen 2001

Chalupecký Jindřich, esej Svět, v němž žijeme, časopis Program D 40, 1940

Konzultanti:

Ing. arch. Akad. arch. Jiří Klokočka

Ing. arch. Jana Zdráhalová, Ph.D.

Ing. Václav Malina - doprava

Ing. Marián Veverka, Ph.D. - statika

Ing. Radmila Fingerová - park

