

ŽELEZNIZNIČNÍ STANICE PRAHA - VÝSTAVIŠTĚ

Helena Sladovníková
diplomní projekt

Ráda bych poděkovala Ing.arch. Michalovi Kuzemenskému a MgA. Ondřeji Synkovi za jejich vstřícnost a dobrou náladu při konzultacích.

zadání

Plánovaná Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně přináší na trase několik nových železničních stanic nebo dopravních uzlů různé důležitosti a významu.

Tématem letošního zadání je návrh železniční stanice Praha-Výstaviště včetně přílehlého viaduktu.

Součástí návrhu je dopravní řešení vymezeného prostoru a návrh veřejného prostoru. Součástí zadání je vystavění teze, co vše má obsahovat „budova železniční stanice“ resp. odpovědi na otázky: je navrhovaná železniční stanice „budovou“ nebo „technickou infrastrukturou“? Kde se nachází hranice mezi infrastrukturou (dopravní stavbou) a mezi budovou? Má železniční zastávka doplňkové funkce? Pokud ano, kdo je investorem a kdo vlastníkem? Co je ekonomické? Co je městotvorné?

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující
jméno a příjmení: Helena Sladovnicková
datum narození: 7.8.1989
akademický rok / semestr: 2015-2016 letní semestr
obor: Architektura a urbanismus
ústav: 15119 Ústav urbanismu
vedoucí diplomové práce: Ing.arch. Michal Kuzemský

téma diplomové práce: ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA -VÝSTAVIŠTĚ

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení:

Plánovaná Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně přináší na trase několik nových železničních stanic nebo dopravních uzlů různé důležitosti a významu. Tématem letošního zadání je návrh železniční stanice Praha-Výstaviště včetně přilehlého viaduktu. Součástí návrhu je dopravní řešení vymezeného prostoru a návrh veřejného prostoru. Součástí zadání je vystavění teze, co vše má obsahovat „budova železniční stanice“ resp. odpovědi na otázky: je navrhovaná železniční stanice „budovou“ nebo „technickou infrastrukturou“? Kde se nachází hranice mezi infrastrukturou (dopravní stavbou) a mezi budovou? Má železniční zastávka doplňkové funkce? Pokud ano, kdo je investorem a kdo vlastníkem? Co je ekonomické? Co je městotvorné?

2/ jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Sestavení stavebního programu je součástí zadání – vyplývá z odpovědi na vstupní otázky diplomní práce a požaduje po diplomantovi vlastní tezi programu, resp. obsahu a funkce železniční stanice. Obsahuje železniční stanice něco více než samotnou utilitu „výstup a nástup do vlaku“?

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

- širší vztahy v podrobnosti 1:2000
- situace v podrobnosti 1:400
- půdorysy včetně zařizovacích předmětů, v podrobnosti 1:100
- pohledy, řezy v podrobnostech 1:100
- detail fasády v podrobnosti 1:20
- vizualizace exteriéru a interiéru
- fotorealistický nadhledový zakres
- průvodní zpráva (počet znaků včetně mezer: 3600, z toho perex 400, tělo 3200)
- poznámka: uvedená měřítka jsou jako úzus rozlišení, jejich skutečná tisková velikost na papíře může být odlišná.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu:

- poster (forma dle požadavků pro odevzdání DP)
- 2x portfolio (formát A3, forma dle požadavků pro odevzdání DP)
- fyzický vkládací model v měřítku 1:300 (pouze diplomantova část)
- digitální nosič (obsahující portfolio a poster, ve formátu pdf a v tiskové kvalitě)

Datum a podpis studenta 2.3.2016 Helena Slad.

Datum a podpis vedoucího DP 2.3.2016

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

2.5.2016

L2

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURYAUTOR, DIPLOMANT: Bc. Helena Sladovnicková
AR 2015/2016, LSNÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA - VÝSTAVIŠTĚ
(ČJ)

(AJ) RAILWAY STATION PRAGUE - VÝSTAVIŠTĚ

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	Ing.arch. Michal Kuzemský	Ústav: 15119 Ústav urbanismu
Oponent práce:	Ing.arch. MgA. Jan Žalský	
Klíčová slova (česká):	Železniční stanice, dopravní stavba, viadukt, železnice, most, Výstaviště, Holešovice	
Anotace (česká):	Zadáním diplomové práce bylo navrhout jednu z nových plánovaných železničních zastávek v rámci modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla plánované SŽDC. Navrhuji viadukt a zastávku městskou, městotvornou, pražskou, pro Letnou, pro Výstaviště s aktivním pronajimatelným parterem. Fasády čerpají z mohutných holešovických kubistických fasád a vzdušných funkcionalistických mosazných výloh. Hledám vztah mezi člověkem a dopravní stavbou skrze architektonický detail.	
Anotace (anglická):	The task of the diploma thesis was to design one of the newly planned railway stations as a part of the modernisation of the Prague – Kladno line with a turn to the Vaclav Havel's airport. I design an urban viaduct and station, for Prague, for Letna district, for Výstaviště with active rentable parterre. The facades are inspired by the heavy cubistic facades of the Holesovice district and by the light functionalist brass show windows. I am searching for a relationship between man and a traffic building through architectural detail.	

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
27.5.2016

podpis autora-diplomanta

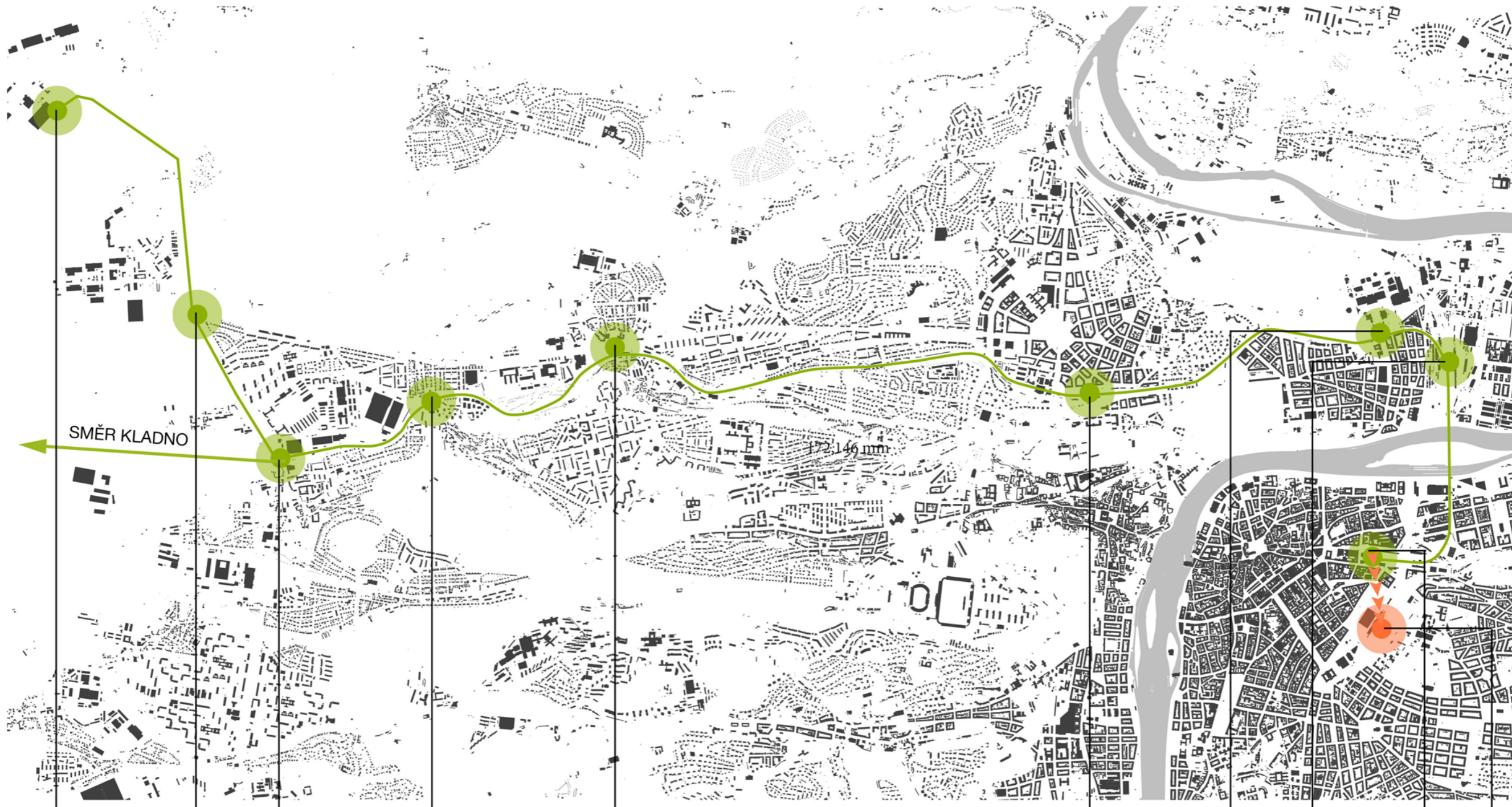
Helena Slad.

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

úvod







LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA

DLOUHÁ MÍLE

RUZYNĚ

LIBOČ

VELESLAVÍN

DEJVICE

VÝSTAVIŠTĚ

BUBNY

MASARYKOVO NÁDRAŽÍ

Hlavní NÁDRAŽÍ

Modernizace železniční trati Praha - Kladno s připojením na Letiště Václava Havla

Obsahem diplomové práce bylo navrhnout jednu z plánovaných nových zastávek v rámci modernizace trati Praha - Kladno Správou železniční dopravní cesty, SŽDC. O modernizaci železniční trati z Prahy na Kladno se mluví již řadu let. Západní osa páteřní sítě pražské aglomerace zůstala jako jediná z převážné části jednokolejná. Stejným směrem se přitom nachází mezinárodní letiště Václava Havla. Obsluhu mezi letištěm a centrem města zajišťují v současnosti pouze autobusy s nešťastným přestupem na linku metra A, na Veleslavíně. Fungující veřejná doprava potřebuje kvalitní a rychlé linky Sbahnu, příměstské dopravy, zajišťující rychlý pohyb napříč městem, jak je tomu například v Mnichově. Z hlediska architektonického je návrh dopravní stavby architektem velmi aktuální téma a my jsme se tohoto úkolu zhostili se vší zodpovědností.



holešovice

Území holešovického meandru Vltavy je historicky svázané s vývojem Starého Města pražského a přirozeně se stalo cílem městské expanze. Holešovice – Bubny byly prvním katastrům mimo území původního středověkého města, který byl v roce 1884 připojen k Praze a poskytl jí plochu pro její rozvoj. V území byla soustředěna zařízení potřebná pro chod města, zejména potravinářské provozy, plynárny a průmyslové závody. Význam lokality podstatně vzrostl výstavbou areálu Výstaviště při příležitosti uspořádání Jubilejní zemské výstavy v roce 1891. Výstaviště bylo umístěno do prostoru, který byl vyčleněn v roce 1890 z Královské obory (Stromovky).

Rozhodujícím faktorem pro výběr této lokality byla atraktivita území a jeho dobrá dostupnost z centra. Holešovice

První dochovaná zmínka o Holešovicích pochází z roku 1228 v osobě vladyky Bohumila z Holešovic. Původně nevelká záplavová oblast vltavského meandru v místech dnešního nádraží Praha-Holešovice se v poslední třetině 19. století rozrostla a změnila se v jedno z nejvýznamnějších průmyslových předměstí Prahy. Byla zde vybudována jatka, Bubenské nádraží, plynárna a v roce 1891 areál pro Zemskou výstavu. Na břehu, naproti Libni byl vybudován přístav. V roce 1850 byly Holešovice spojeny se sousední vsí Bubny a 8. listopadu 1884 byly Holešovice-Bubny jako VII. městská část připojeny k Praze. Roku 1928 byl otevřen Libeňský most (tehdy Masarykův most), který dále zlepšil dopravní obsluhu čtvrti a je dodnes nejdelším přemostěním řeky na území hlavního města. Významnou událostí byla výstavba moderní budovy Elektrických podniků z roku 1927 a Veletržního paláce na konci 30. let. (1) Teprve reformou pražských obvodů v dubnu 1960 byly Holešovice-Bubny oficiálně přejmenovány na Holešovice. Na přelomu 70. a 80. let rozdělila čtvrť severojižní magistrála vedená mezi Hlávkovým mostem a mostem Barikádníků. V listopadu 1984 bylo do Holešovic dovedeno metro – byl uveden do provozu úsek III.C se stanicemi Vltavská a Nádraží Holešovice. Nádraží Praha-Holešovice je zastávkou pro mezinárodní expresy z Německa přes Kralupy nad Vltavou a Děčín, které dále pokračují po přeložce buď na Hlavní nádraží, nebo přes nádraží Praha-Libeň, dále na východ republiky. Nádraží Praha – bubny slouží jednak lokální dopravě po Negrelliho viaduktu na Masarykovo nádraží a jednak odtud vyjíždí jednokolejka, křižující úrovně Bubenskou ulici, která dále vedena na nádraží Praha-Dejvice a do Kladna (Buštěhradská dráha), u této trati je v současné době uvažováno o jejím rozšíření a pokračování na Letiště V. Havla.

Výhodná poloha Holešovic v tzv. širším centru vedla zejména po roce 2000 k výstavbě administrativních budov i bytových komplexů: rekonstrukce výškové budovy bývalého PZO Kovo u Libeňského mostu a naproti ní výstavba komplexu Lighthouse Vltava Waterfront Towers jako první krok k zástavbě území přístavu, rekonstrukce areálu bývalého měšťanského pivovaru; výstavba bytů v areálu bývalé mlékárny.(1)

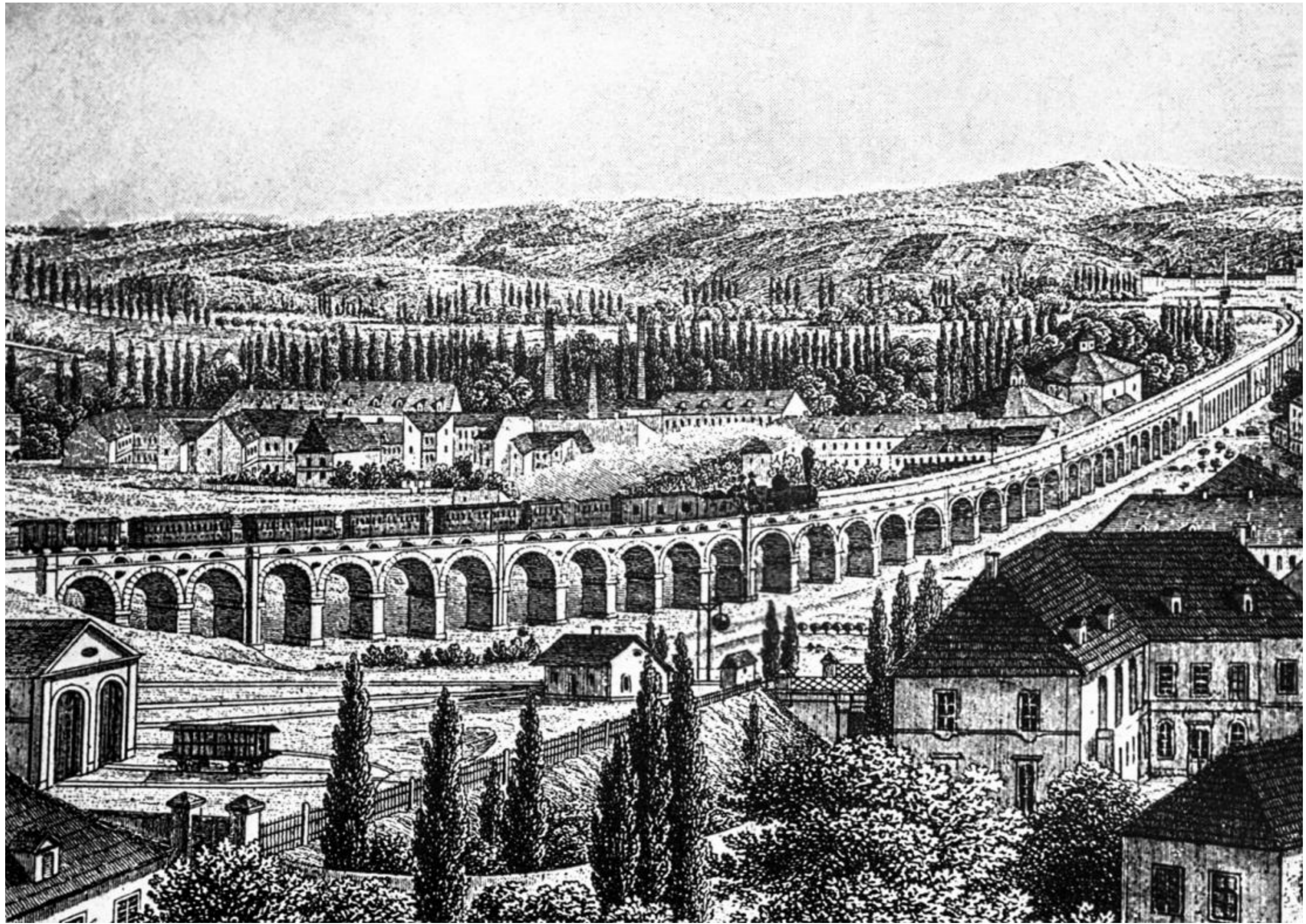
Královská obora

Od poloviny 19. století nazývána lidově Stromovka, nejspíš nesprávným přeložením

německého označení „Baumgarten“. Obora byla založena v první polovině 14. století Janem Lucemburským na území osady Ovenec. Od 17. století se název Ovenec používal pro osadu, zatímco Královská obora byla nazývána Bubenčem. V husitských válkách byla obora poničena, obnovena Ferdinandem I. v letech 1536-1548 a roku 1559. Za Rudolfa II. zde byl zřízen rybník napájený Rudolfovou štolou vodou z Vltavy. Roku 1742 poničila oboru francouzská vojska, k obnově došlo ještě za vlády Marie Terezie. Roku 1804 byla obora zpřístupněna veřejnosti a zároveň byla stržena zeď mezi oborou a bývalou Štěpnicí, jež byla zpřístupněna již dříve a obě části obory byly spojeny v park. Od té doby slouží jako vyhledávané rekreační místo Pražanů. . Po roce 1850 došlo v oboře k řadě změn a byly vybudovány nové stavby- Šlechtova restaurace , v návaznosti na ní byla v roce 1861 vybudována kočárová silnice. V jižním okraji obory přibyla v r. 1867 stavba Buštěhradské dráhy. Východní část obory se v roce 1891 stala dějištěm Zemské jubilejní výstavy a od té doby začala fungovat jako samostatný areál s odlišným rázem zahradních úprav, navržených pro účely výstavy Františkem Thomayerem. V souvislosti s druhou světovou válkou vznikly v oboře protiletectké kryty a na zoraných loukách se pěstovala zelenina. V roce 2002 zasáhla Královskou oboru povodeň, jejíž následky si nese dodnes. (3)

Výstaviště Praha

Usnesením zemského sněmu byla ke zbudování Výstaviště určena část Královské obory. Areál Starého výstaviště byl vybudován pro Jubilejní výstavu v roce 1891. Výstava byla zahájena 15. května 1891, ukončena byla 18. října 1891. Jeho základem se stal situační plán vypracovaný architekty B. Münzbergem a A. Wiehlem s centrální výstavní plochou Průmyslového paláce. Stavba paláce je tvořena převážně prosklenou železnou konstrukcí, s výzdobou B. Ohmanna a A. Dryáka. Na projektu spolupracoval rovněž Antonín Wiehl. Jednou z atrakcí výstavy byl i Hanavský pavilon, vyhledávaná byla balónová aréna, kde se pořádaly vyhlídkové lety upoutaným i volným balónem. Součástí výstavního dění byl i II. všesokolský slet. Pro samotné Holešovice a Bubny znamenala významný předěl. V r. roce 1907 byly provedeny vnitřní úpravy dle projektu architekta J. Fanty. Figurální vitráže bočních křídel pocházejí z dílny Mikoláše Alše. Palác byl koncipován jako centrální budova se dvěma křídly, která měla být po ukončení výstavy stržena Náročnou výstavbu areálu zkomplikovala na podzim roku 1890 katastrofální povodeň, která protrhla Karlův most a vtrhla i do areálu Výstaviště a zničila již postavené části staveb, včetně železných oblouků Průmyslového paláce. Přesto byl areál k 15. květnu 1891 slavnostně otevřen. Součástí areálu bylo i Františkem Křížíkem nainstalované moderní slavnostní elektrické osvětlení, obří reflektor na věži Průmyslového paláce a všemi obdivovaná světelná fontána. V rámci Jubilejní výstavy byla z Letenských sadů k Výstavišti přivedena první elektrická dráha u nás. Vedla Oveňskou ulicí až k hornímu vchodu na Výstaviště a měřila 800, později 1400 metrů. Provoz obstarávaly dva otevřené vozy. Po skončení výstavy zájem cestujících opadl a trať byla roku 1902 zrušena. V letech 1952-1955 byl areál upraven na Park kultury a oddechu Julia Fučíka, nyní se nazývá Výstaviště Praha. Jeho součástí je i Lapidárium či Pavilon panorámatu Bitvy u Lipan. Pro kulturní aktivity jsou určeny prostory tzv. Pyramidy, Divadla Spirála a Divadla Globe, které byly vybudovány v 90. letech 20. století. (4)



negrelliho viadukt

Negrelliho viadukt letos slaví 170 let od položení základního kamene. Je nejstarší železniční most přes řeku Vltavu v Čechách a druhý nejstarší most v Praze. Negrelliho viadukt byl postaven v letech 1846 až 1850 podle projektu rakouského inženýra Aloise Negrelliho von Mold-Elbe, na základě uzavřené mezinárodní rakousko-saské dohody o výstavbě železnice, která propojila Vídeň, Prahu a Drážďany. Na přípravě stavby se podílel i český technik Jan Perner (1815–1845), stavitel železnic v Rakousku a v Rusku. Je to druhý nejstarší most v Praze po Karlově mostě. Viadukt se svojí délkou (1 100 m) se řadí mezi naše největší železniční mosty. Provoz byl zahájen 1.6. 1850.

Viadukt byl postaven v jednotné koncepci 87 kvádrových kleneb. Šířka mostu mezi masivními kamennými parapety, jež tvořily zábradlí, měří 7,60 m. Jádrem zdiva je většinou opukový lomový kámen. Kvádrové zdivo kleneb je z české žuly a obklady pilířů jsou z pískovce se žulovými kvádry na rozích. Pilíře jsou založeny na dřevěných rostech. V druhé polovině 19. století, kdy byla rozvíjena pražská železniční síť, byla přistavěna východní kolejová větev, která nemá již tak jednotnou konstrukční a materiálovou koncepci jako původní stavba Negrelliho. Má rovněž polokruhové klenby, přibližně stejného rozpětí jako západní větev, ale jsou provedeny ze spárovaného cihelného zdiva.

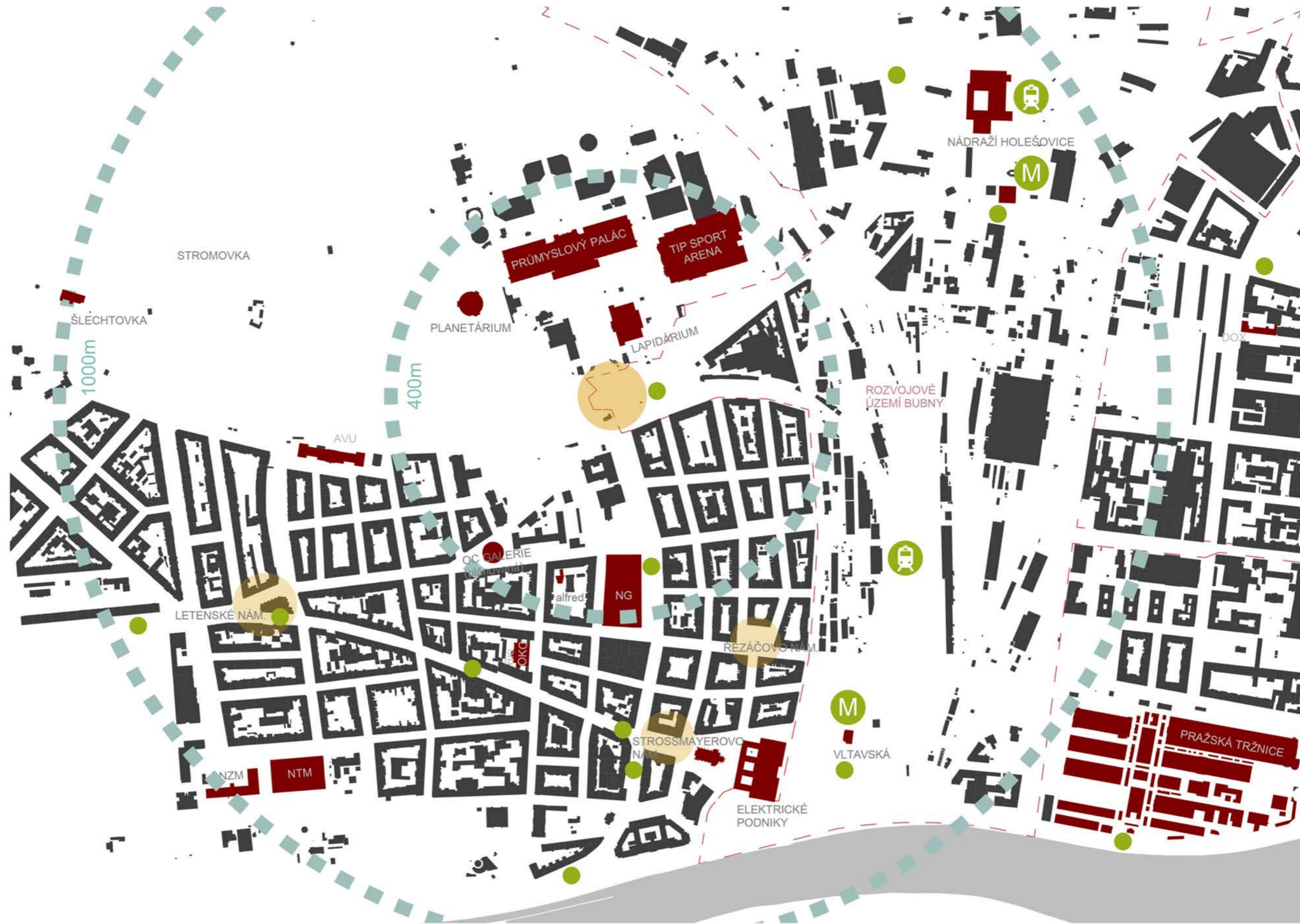
Trať, která přes viadukt vedla, byla od počátku dvoukolejná, a na levém vltavském břehu přecházela v obrovské kolejiště bubenského nádraží. Bubenské nádraží bylo dlouho největší v Praze, v jeho areálu vzniklo depo a ústilo do něj několik vleček z holešovického přístavu, později i z nedalekých jatek. Z bubenského nádraží později postavila svoji trať na Kladno také společnost Buštěhradské dráhy. Masivní kolejiště Bubenského nádraží, které dnes pustne a z větší části už dávno neslouží původním účelům, fyzicky rozdělilo předměstí Holešovice a Bubny, která se paradoxně v té době administrativně spojila do jediného města – tehdy ještě politicky nezávislého na Praze.

Nová trať Severní státní dráhy „rozřízla“ také Královskou oboru, a když opustila pražská předměstí, začala se vinout po vltavském břehu. V roce 1850 spojila s Prahou Kralupy – pro jejichž rozvoj měla železnice zásadní význam – stejně jako historickou Roudnici a Lovosice. Do Ústí nad Labem, Podmokel a Saska začaly vlaky jezdit v dubnu 1851.

S postupujícím rozvojem města začala být tato železniční stavba vnímána jako dopravní i estetická překážka rychle se rozvíjející metropole a poloha viaduktu byla často kritizována již koncem 19. století. Nutno ovšem přihlídnout k okolnostem a době vzniku viaduktu, jehož polohu určily jednak jeho trasa a také to, že byla postavena na tehdy levných venkovských pozemcích před branami Prahy a nezasahovala v době vzniku do prostoru města. Negrelliho viadukt doznal od svého vzniku několika změn. V roce 1871 vznikl krátký spojovací viadukt, po kterém je možné projet přímo od bubenského nádraží k Libni. V letech 1952 a 1953 byly nahrazeny tři oblouky nad Křížkovou ulicí v Karlíně betonovou konstrukcí, která měla usnadnit průjezd motorových vozidel. Další oblouky byly nahrazeny v r. 1981 v Holešovicích během výstavby Severojižní magistrály. Přes zásadní přestavby je most již od roku 1958 na seznamu kulturních památek.

Buštěhradská dráha

Buštěhradská železniční společnost byla založena r. 1852. Společnost provozovala v letech 1855 - 1922 síť železnic v severozápadních Čechách. Její síť spojovala Krušné hory a Podkrušnohorskou s Prahou. V počátcích se jednalo o koněspřežnou dráhu, která však byla brzy nahrazena parostrojní železnicí, především v souvislosti a rozvojem těžby uhlí na Kladensku obdržela koncesi k provozování parostrojní železnice. Společnost uvedla do provozu první trať 5. listopadu 1855 – jednalo se o úsek Staré Kladno - Kralupy nad Vltavou. Postupně byla tato dráha prodloužena do Buben a roku 1867 následovala koncese pro zbylý úsek Vejhybka – Lány. Při přestavbě byly některé úseky trasovány nově. Na základě požadavku na železniční spojení od producentů cukru a chmele na Žatecku a Lounsku a rozvoje těžby hnědého uhlí v Podkrušnohoří společnost postupně rozvinula síť svých železnic do celé oblasti. V roce 1872 byl zahájen provoz na úseku Smíchov - Hostivice, díky kterému získala společnost nové spojení s Prahou, a z Chomutova do Vejprtu. Také v následujících letech byla síť postupně rozšiřována, až v roce 1891 dosáhla své největší délky – 465 km. Již před 1. světovou válkou se uvažovalo o zestátnění BD. V roce 1918 se ocitly tratě BD na území nově založeného Československa, které zestátnování drah upřednostňovalo. 1. ledna 1923 byla Buštěhradská dráha zákonem zestátněna a její tratě se staly součástí ČSD. (2)



STROMOVKA

ŠLÉCHTOVKA

1000m

400m

PLANETÁRIUM

PRŮMYSLOVÝ PALÁC

TIP SPORT ARENA

LAPIDÁRIUM

NÁDRAŽÍ HOLEŠOVICE

M

ROZVOJOVÉ ÚZEMÍ BUBNY

AVU

OC GALERIE

alfred

NG

LETENSKÉ NÁM.

REZÁČOVO NÁM.

M

VLTAVSKÁ

NZM

NTM

STROSSMAYEROVO NÁM.

ELEKTRICKÉ PODNIKY

PRAŽSKÁ TRŽNICE

docházkové vzdálenosti

Oblast Holešovic a Letné je velmi živá. Nabízí pestrou škálu aktivit.

Letná ani část Holešovic ležících pod Letnou nemá mnoho veřejných prostorů v podobě otevřených prostranství, náměstí. Respektive tři. Dvě z nich, letenské a strossmayerovo jsou spíše přestupní stanicí a dopravní křižovatkou, letenské je ještě k tomu zastavěno obchodním domem. S náměstím mají společný opravdu jen název. Dále ... a potom dlouho nic. Veřejný prostor má tedy spíše liniový – uliční charakter. Otevřená prostranství jsou zastoupena parky. Ideální v zimních měsících. Parter je velice živý nejen na hlavních trasách nýbrž v zapadlých ulicích. Kulturně zajímavá residenční čtvrť díky své velmi výhodné poloze v rámci celého města, byla vždy oblíbená a život v ní přirozeně tepal. Předprostor Výstaviště leží na pomezí starých Holešovic a rozvojového území Bubny. Pokud se nyní degradovaný brownfield zastaví, stane se toto místo centrem, spojovacím mostem, aspoň pomyslným mezi starým a novým. Brána do Stromovky.

dějě

Předprostor Výstaviště se sice může zdát trochu stranou od centra dění – těžiště – Strossmayerova náměstí, ulice Milady Horákové. Je ale hojně využíván. Probíhají tam děje různého druhu a pohybují se tam lidé různých cílů.

Kdo je zájemce? Kdo je cílová skupina? Kdo se v okolí Výstaviště pohybuje? Jak by na tyto skutečnosti měl reagovat parter stanice a veřejný prostor?

stálý i nárazový pohyb širokého spektra lidí

osamělí běžci, bruslaři, cyklisti, skupinové tréninky, pejskaři, psi, rodiče s dětmi, teenageři, piknikáři, studenti AVU, školky, školy, skupiny dětí, důchodci, návštěvníci výstav, rezidenti bytových domů/kanceláří, bezdomovci, dav hokejových/fotbalových/hudebních fanoušků, návštěvníci veletrhů/ matějské

provoz železniční stanice spíše nárazový



současný potenciál místa

Na jaře, v létě a za teplých podzimních dní přeprostor Výstavního náměstí náhle oživne.
Je křižovatkou cest lidí všech věkových kategorií.
Místo setkání: U Ferdinanda



okolí

významné dominanty čtvrti



Kostel sv. Anotonína z Padovy, 1911



Národní galerie, 1928



Parkhotel Praha, 1959



Holešovický hřbitov, 1873



Průmyslový palác, 1891



Planetárium, 1960



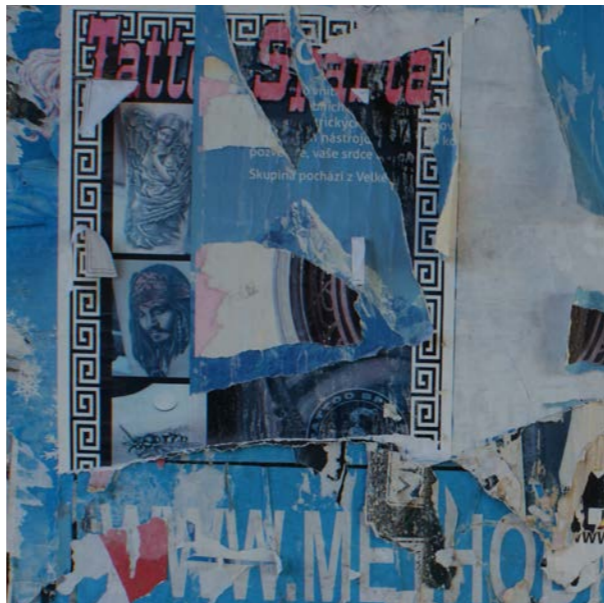
Lapidárium



sochařský pavilon AVU

materiály

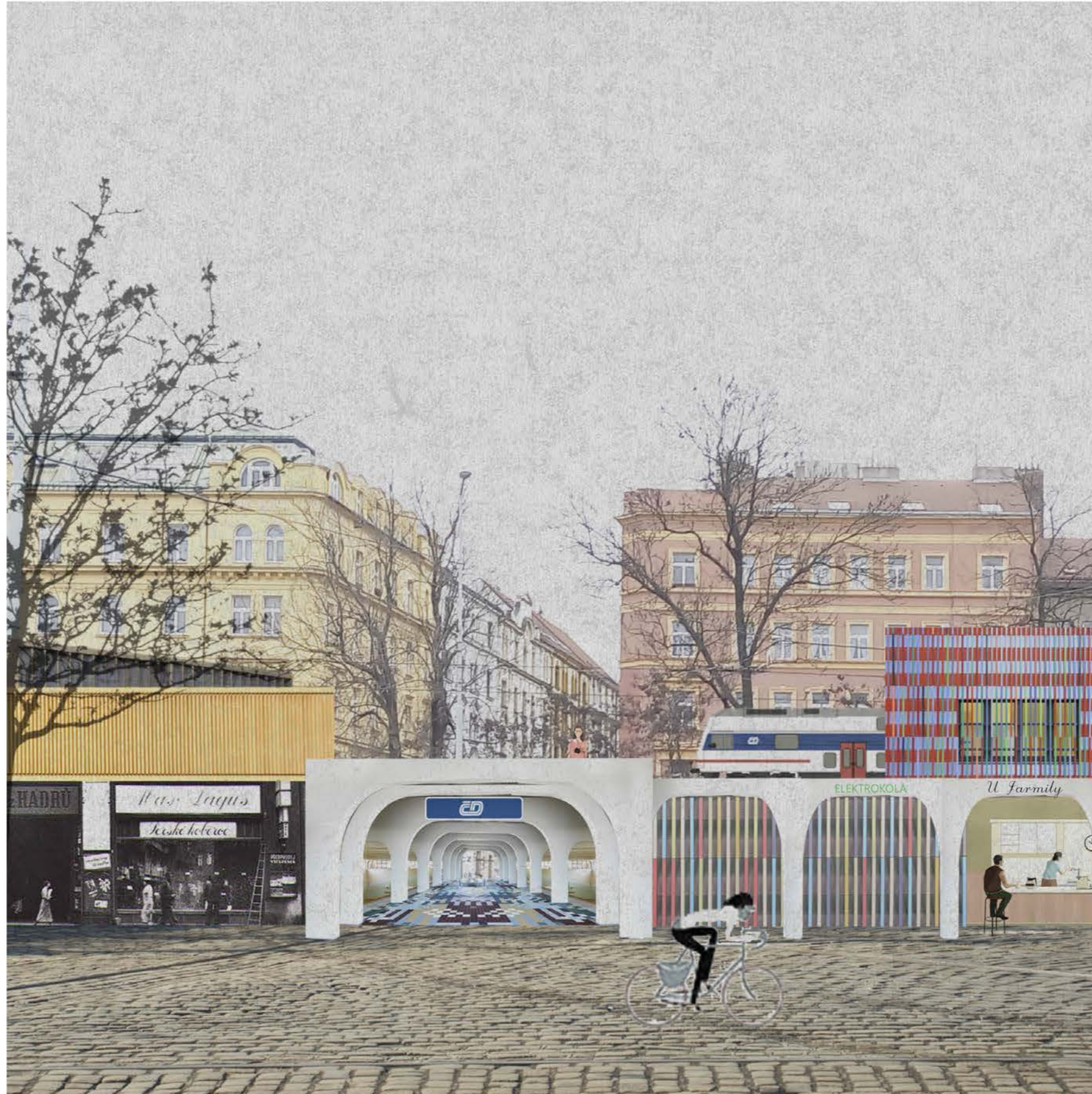




proces

obraz domu 1

Nádraží je místo setkávání lidí různých druhů, velikostí, zápachů, směrů cesty.
Vytváří přirozenou neformální konfrontaci.
Tato změť by se dala vyjádřit slepencem.
Přijmutí lidskosti. Přijmutí křiklavě barevných fasád.



reference





reference



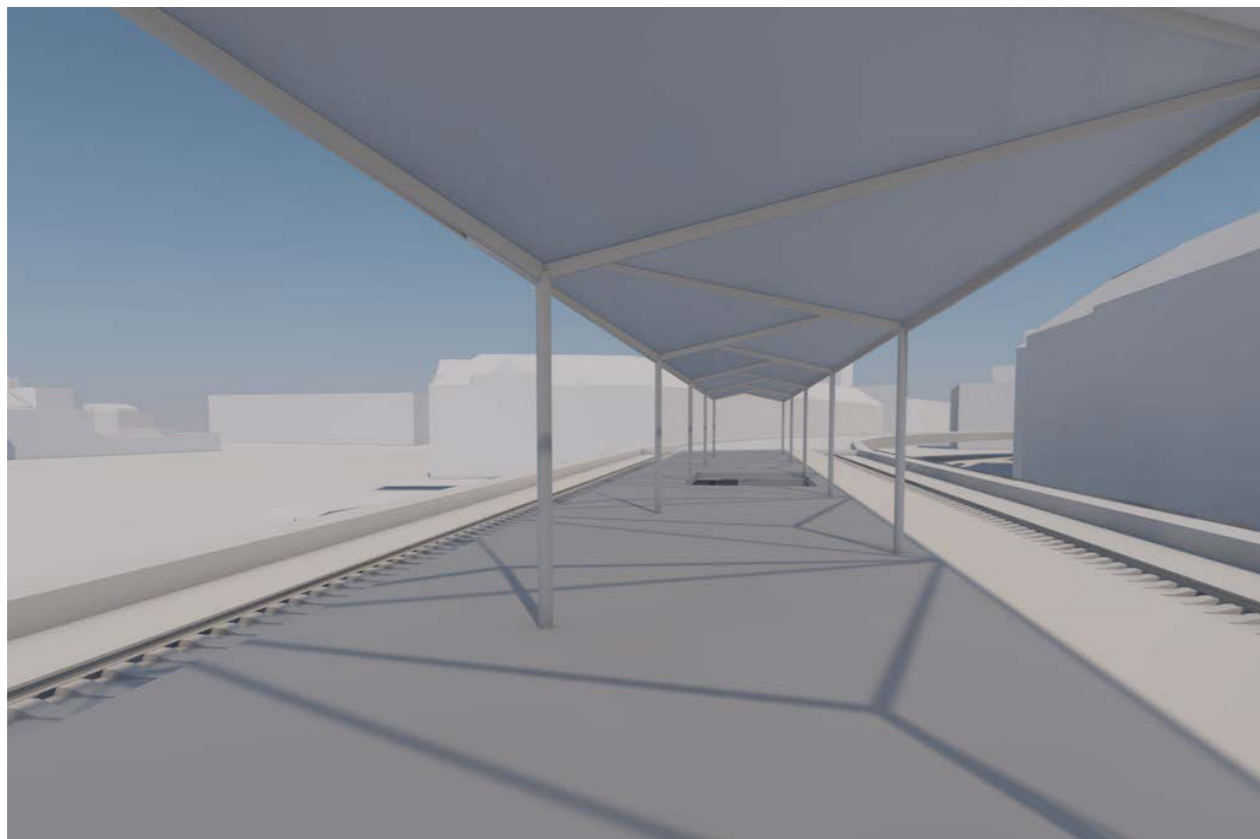
reference



obraz domu 2



vývoj



návrh

Železniční stanice Praha - Výstaviště

Zadáním diplomové práce bylo navrhnout jednu z nových plánovaných železničních zastávek v rámci modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla plánované SŽDC. Navrhuji viadukt a zastávku městskou, městotvornou, pražskou, pro Letnou, pro Výstaviště s aktivním pronajímatelným parterem. Fasády čerpají z mohutných holešovických kubistických fasád a vzdušných funkcionalistických mosazných výloh. Hledám vztah mezi člověkem a dopravní stavbou skrze architektonický detail.

URBANISMUS

Letná ani část Holešovic ležících pod Letnou nemá mnoho veřejných prostorů v podobě otevřených prostranství, náměstí. Má respektive tři. Dvě z nich, Letenské a Strossmayerovo jsou spíše přestupní stanicí - dopravní křižovatkou. S náměstím mají společný pouze název. Dále náměstí Řezáčovo a potom dlouho nic. Veřejný prostor má tedy spíše liniový – uliční charakter. Otevřená prostranství jsou zastoupena parky. Ideální v letních měsících. Parter je velice živý nejen na hlavních trasách nýbrž i v zapadlých ulicích. Kulturně zajímavá residenční čtvrť díky své velmi výhodné poloze v rámci celého města, byla vždy oblíbená a život v ní přirozeně tepal.

Předprostor Výstaviště se sice může zdát trochu stranou od centra dění – tržiště – Strossmayerova náměstí a ulice Milady Horákové. Je ale hojně využíván. Probíhají tam děje různého druhu a pohybují se tam lidé různých cílů. Cyklisti, pejskaři, běžci a piknikáři směřující do Stromovky. Názarově, v době konání akcí na Výstavišti a v Tipsport aréně větší skupiny lidí až davy. Na Matějkou, na veletrhy, na koncerty na hokej. Lidé směřující za kulturou do Národní galerie, do divadla.. Školy – skupiny dětí. Příbuzní na hřbitov, který se nachází hned vedle železniční trati.

Předprostor Výstaviště leží na pomezí starých Holešovic a rozvojového území Bubny. Brána do Stromovky. Pokud se nyní degradovaný brownfield zastaví, stane se toto místo centrem, spojovacím mostem, aspoň pomyslným, mezi starým a novým.

Po odstranění bariéry současného zemního valu, bude dosaženo prostupnosti území. Při zaplnění parteru viaduktu zachovávám poréznost v návaznosti na stávající uliční síť. To jest přemostění ulice U Výstaviště, nové přemostění pro pěší u vyústění Schnirchovy ulice a uzavřený průchod – pasáž u vyústění ulice Janovského. Do těchto prostupů jsou orientovány hlavní vstupy na nástupiště, hlavní vstup je u ulice Janovského.

Průjezd aut ulicí U Výstaviště zachovávám. Počet projíždějících aut se po otevření tunelu Blanka snížil pouze mírně a v současné době neexistuje jiná alternativa odklonu dopravy. Co v budoucnu přinese nový urbanistický plán rozvojového území Bubny je samozřejmě otázkou. Nicméně studie dopravní zátěže na poslední zveřejněnou urbanistickou studii od CMC, která navrhuje novou velkokapacitní silnici Brazílskou rovnoběžnou s Argentinskou počítá s podobným průjezdem aut ulicí U Výstaviště – 20 000 za den.

V předprostoru Zastávky i Výstaviště vznikají i tak příjemně velké pěší zóny, oddělené od automobilové a veřejné dopravy hranicí vzrostlých stromů. Stromy dále delí prostor před Výstavištěm na menší celky.

Cyklisty vnímám jako součást provozu pěší zóny a cyklostezka vede po kraji chodníku.

FASÁDA

Nenavrhuji viadukt universální. Navrhuji viadukt městský, pražský, holešovický, na Letnou, k Výstavišti. Návrh čerpá z holešovických těžkých kubistických fasád a vzdušných funkcionalistických mosazných výloh, z architektury pražských mostů. Dalšími inspiracemi byly současné rakouské a švýcarské mosty, nebo práce brazilských modernistů jako Vilanova Artigas, Mendes da Rocha, Eduardo Affonso Reidy.

Snažím se najít vztah člověka s dopravní stavbou. Přiblížit se jí. Dodat hmatatelný detail, lidskost, důvěryhodnost. Chtít se jí dotknout. Nevnímat estakádu jako dopravní stavbu, stavbu od stroje pro stroj, ale také pro člověka.

Fasáda je mohutná a pevně sedí na zemi. Nepředstírá subtilnost, že tam není a nikomu nebude vadit. Je přítomná. Architektonizovaná dopravní stavba.

Sloupy na nástupišti nesoucí střechu jsou zalomené dovnitř, vzniká tak malé útočiště s místem na sezení.

VNITŘNÍ ORGANIZACE

Stanice je organizována tak, aby byla co nejvíce čitelná a aby vznikl co největší aktivní parter komunikující přímo s ulicí.

Toho je docíleno ostrovním nástupištěm, kdy přístupové cesty na perón jsou sloučené a koncentrované ve vnitřním traktu viaduktu. Pronajímatelné prostory jsou přístupné zvenčí. Dají se dělit – zmenšovat, nebo naopak propojovat – zvětšovat. Využití pronajímatelných prostor neurčuji. Poptávkou a ekonomickou situací by se náplň stejně v čase proměňovala. Půdorysy si pouze ověřuji navržené rozměry.

Funkce trvalé (ve vlastnictví dráhy) jsou minimalizované a koncentrované především kolem hlavního, centrálního umístěného vstupu. Vchod slouží jako průchod – pasáž – do ulice Strojnické a zároveň jako čekárna, hala. Nachází se zde informace, bankomat, úschovna zavazadel a veřejné toalety se sprchami. Veřejné toalety by samozřejmě mohly být také pronajímány externímu provozovateli. Další trvalou funkcí je prostor vyhrazený pro zázemí SŽDC, který se nachází v části viaduktu hned u Stromovky.

Na perón vedou tři schodiště, dvě dvojice eskalátorů a jeden výtah.

KONSTRUKČNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Nosná konstrukce estakády je ze železobetonu. v místě perónu se těleso rozděluje na dva mosty. Každý je nesený na dvou sloupech se společným základem a pilotami.

Mosty mezi sebou nesou nástupiště, částečně zastřešené, železobetonovou střechou. Déšť je odváděn profilem uvnitř sloupů.

Parter je vložený pod mostovou konstrukci. Je konstrukčně oddělený od viaduktu, aby nedocházelo k přímému přenosu vibrací a hluku.

Koleje jsou uloženy ve šterkovém loži, které je dále tlumeno silným pryžovým tlumičem, umístěným ve vaně pod šterkem. Dále budou koleje opatřeny nízkými kolejovým tlumiči a kolejovými absorbéry hluku a vibrací (například od firmy Brens).

Lanové trakční vedení je nesené sloupy po stranách viaduktu

Nástupiště na konci mírně zatáčí pod minimálním rádiem pro zastávky 500m, mimo zastávku směrem do Bubnů se stáčí pod rádiem 300m.

Délka nástupiště je 200m, šířka 9,2m.

Výška nástupiště je TK 550mm nad horní hranou kolejí.

Estakáda je navržena pro příčný průřezný profil typu Z-GC. Jsou dodrženy předepsané odstupové vzdálenosti pro údržbu železniční trati a evakuaci osob.



pohled na hlavní vstup do nádraží



perón a průhled do Bubnů



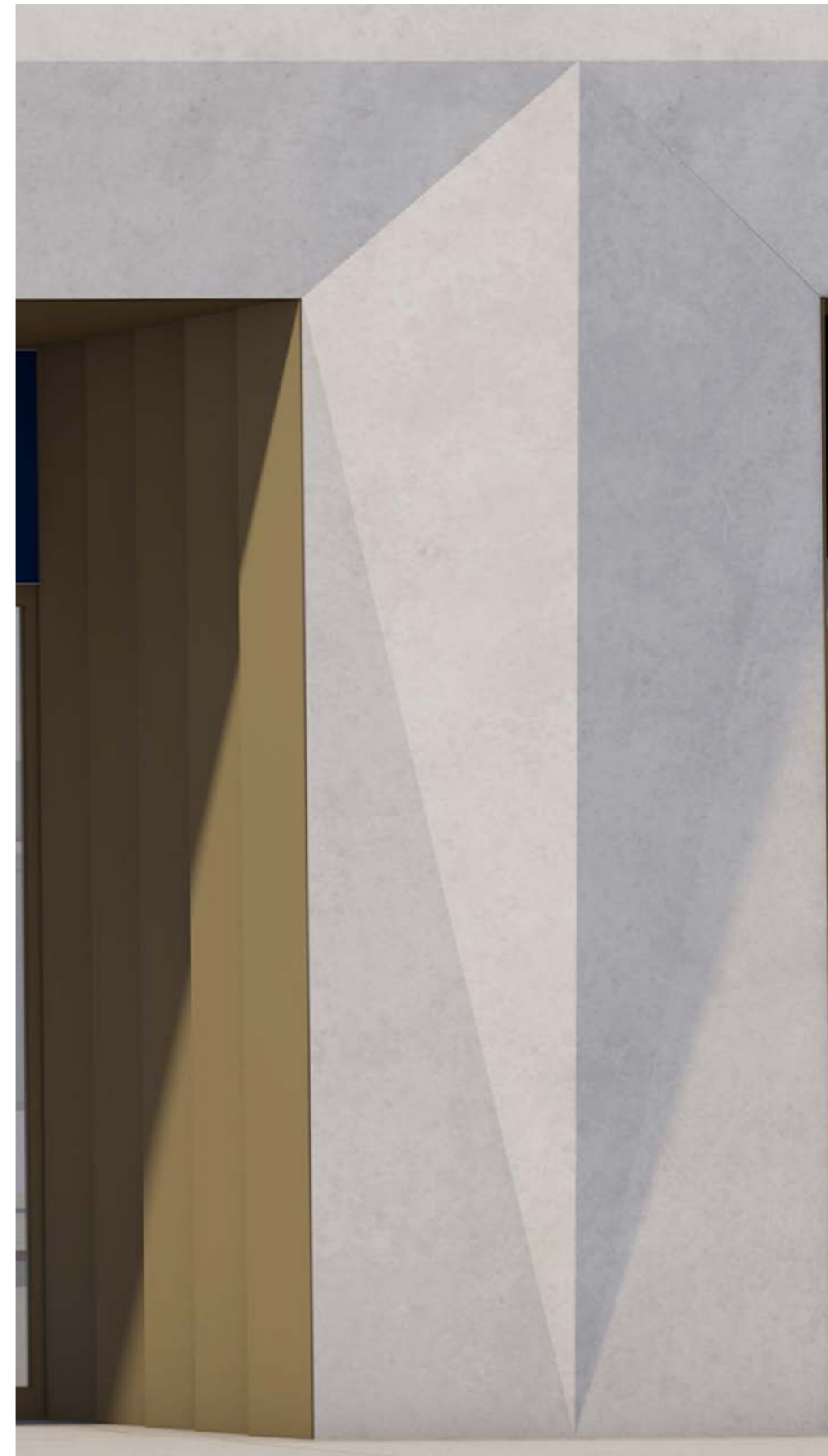
předprostor viaduktu, Brána do stromovky



Strojnická ulice



Ulice Dukelských hrdinů, přemostění ulice U Výstaviště

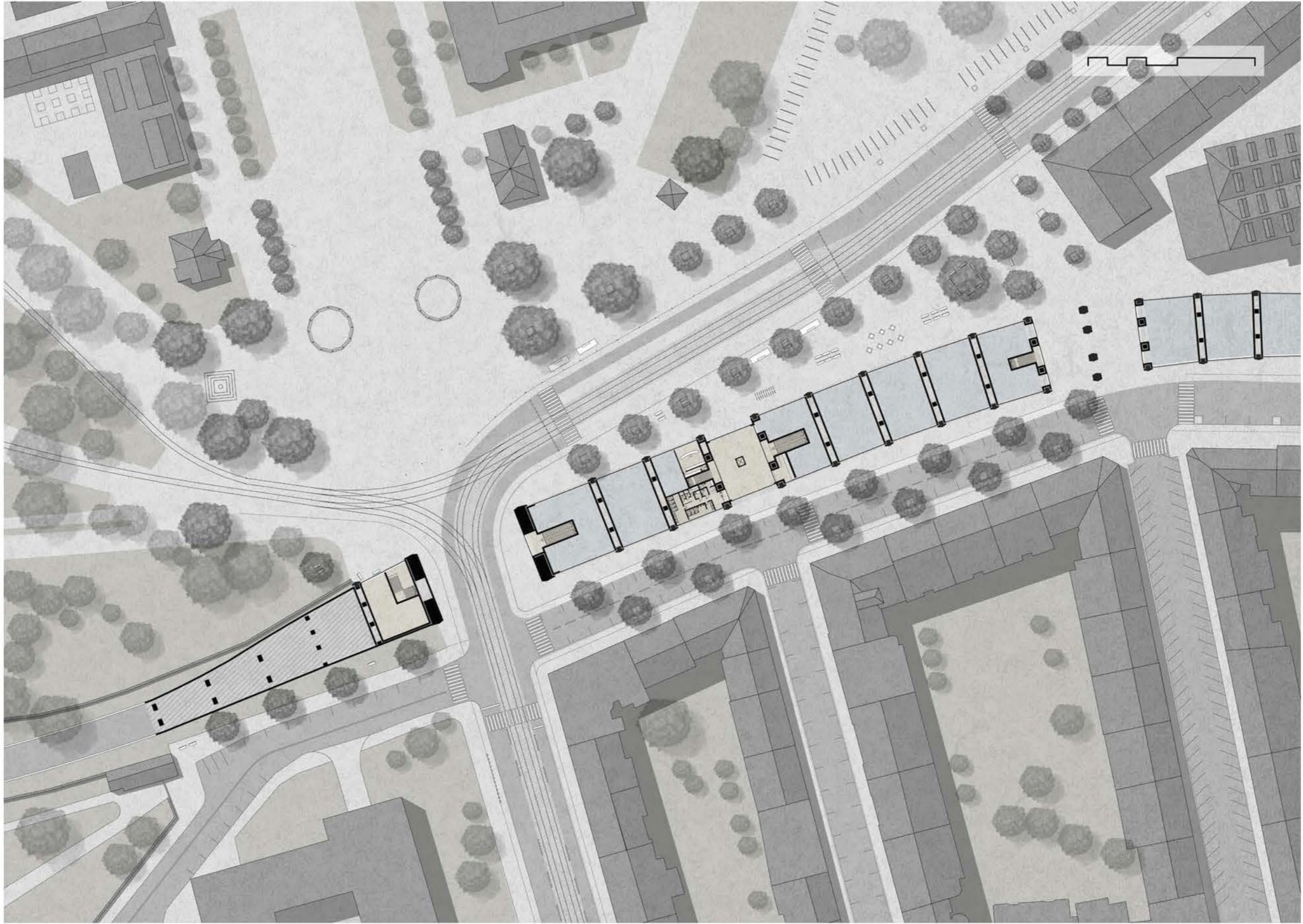


výsek fasády, určující detail



Po odstranění bariéry současného zemního valu, bude dosaženo prostupnosti území. Při zaplnění parteru viaduktu zachovávám poréznost v návaznosti na stávající uliční síť. To je přemostění ulice U Výstaviště, nové přemostění pro pěší u vyústění Schnirchovy ulice a uzavřený průchod – pasáž u vyústění ulice Janovského. Do těchto prostupů jsou orientovány hlavní vstupy na nástupiště, hlavní vstup je u ulice Janovského.

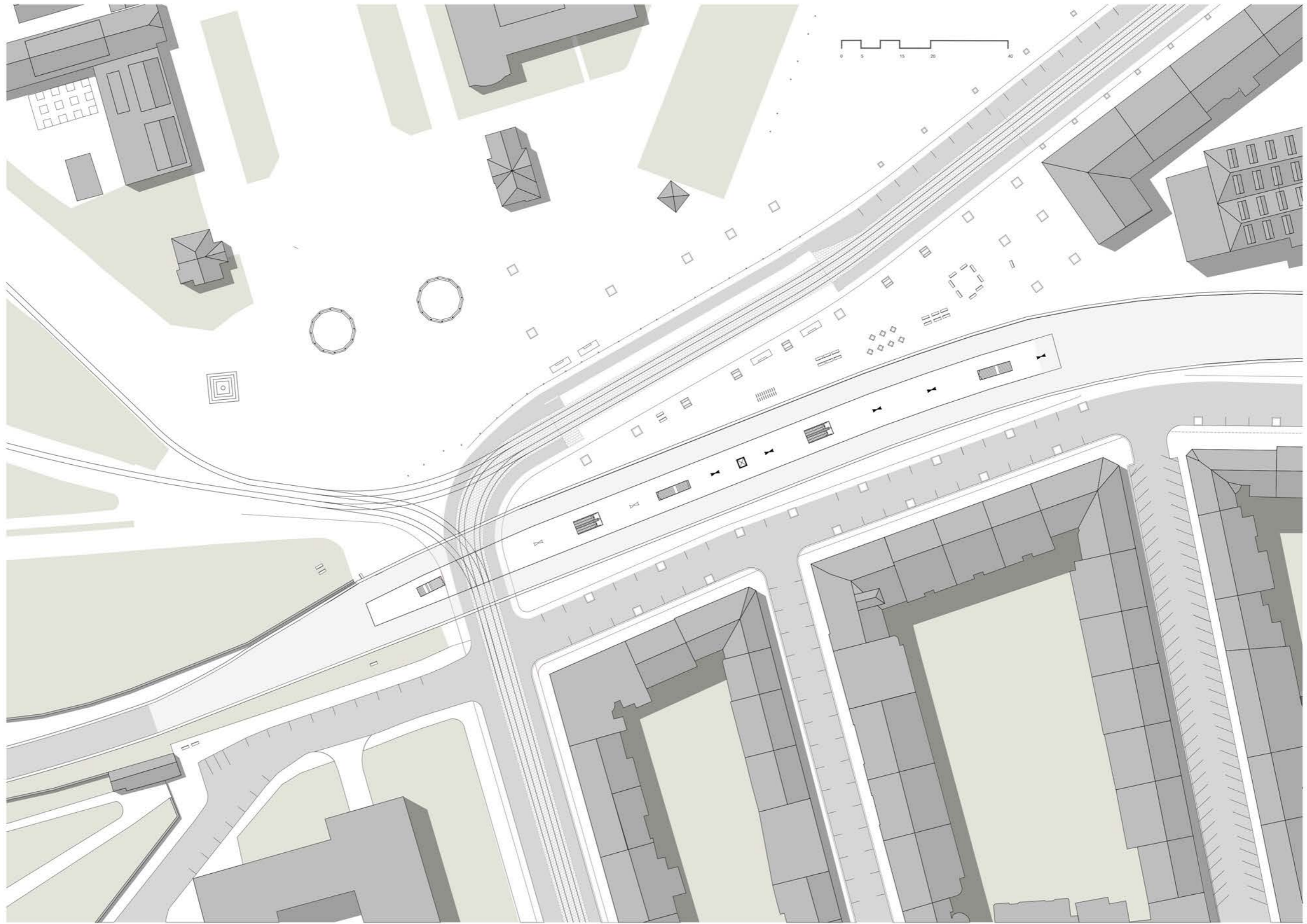
Průjezd aut ulicí U Výstaviště zachovávám. Počet projíždějících aut se po otevření tunelu Blanka snížil pouze mírně a v současné době neexistuje jiná alternativa odklonu dopravy. Co v budoucnu přinese nový urbanistický plán rozvojového území Bubny je samozřejmě otázkou. Nicméně studie dopravní zátěže na poslední zveřejněnou urbanistickou studii od CMC, která navrhuje novou velkokapacitní silnici Brazileckou rovnoběžnou s Argentinskou počítá s podobným průjezdem aut ulicí U Výstaviště – 20000 za den.

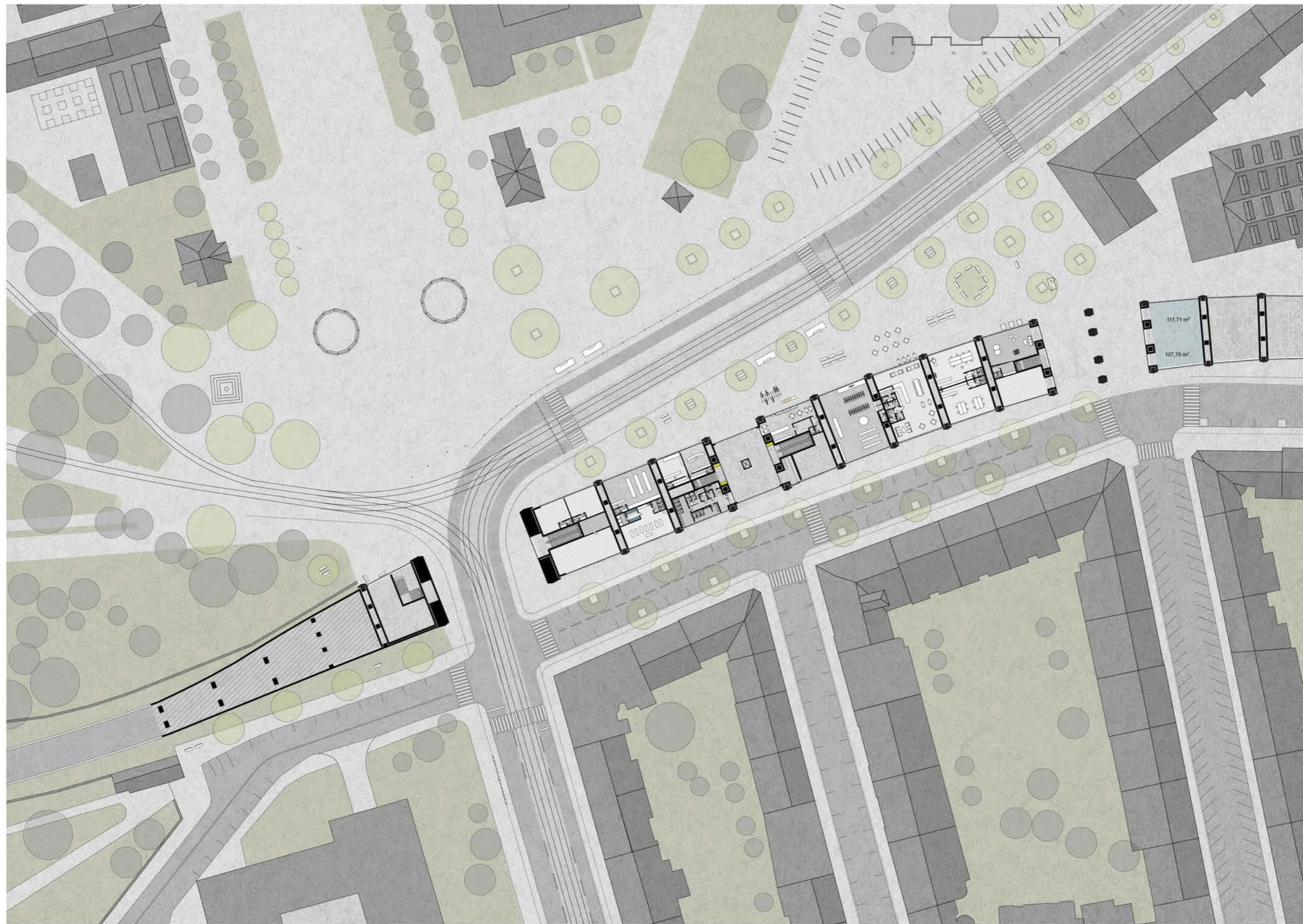






Řez, Stojnická ulice, ulice U Výstaviště





konzultace:

Ing.arch. Michal Kuzemenský
Mga. Ondřej Synek
Ing.arch. Tereza Marková, Praha 7
ing. Leoš Horníče k Ph.D.
Ing. Arch Evžen Dub, CMC
Ing. arch. Ivan Lejčar, ateliér Alej
Ing. Kamil Bednařík, Metroprojekt
Ing. Daniela Bošová, Ph.D., požární ochrana budov
Ing. Martin Pospíšil, Ph.D., statika

literatura:

Karel A. Fridrich. Nástupiště - pomůcka při cvičení, ČVUT v Praze,
Fakulta stavební, Katedra železničních staveb, 2016
Železniční stavby 30, Doc. Ing. Bohumil Kubát, CSc., Ing. Tomáš Fliegel, Ph.D.
Umělecké památky Prahy, Pavel Vlček
Slavné stavby Prahy 7, Petr Krajčí
Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy, IPR
Materiál k návrhu koncepce budoucího využití Výstaviště Praha, Útvar Rozvoje hl. Města Prahy,
2013

<http://www.praha-kladno.cz/>

<http://www.maps.google.cz/maps>

(4) www.praha7.cz

(3) www.prahazelena.cz/kralovska-obora-stromovka

(2) Muzeum Žatec

