



NÁDRAŽÍ KLADNO

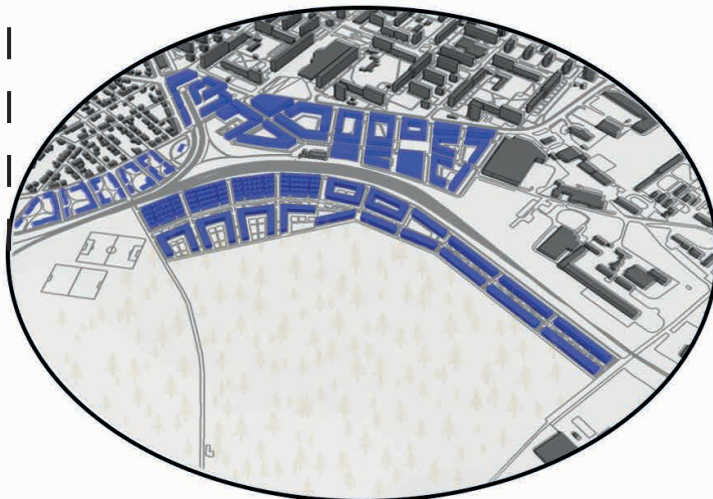
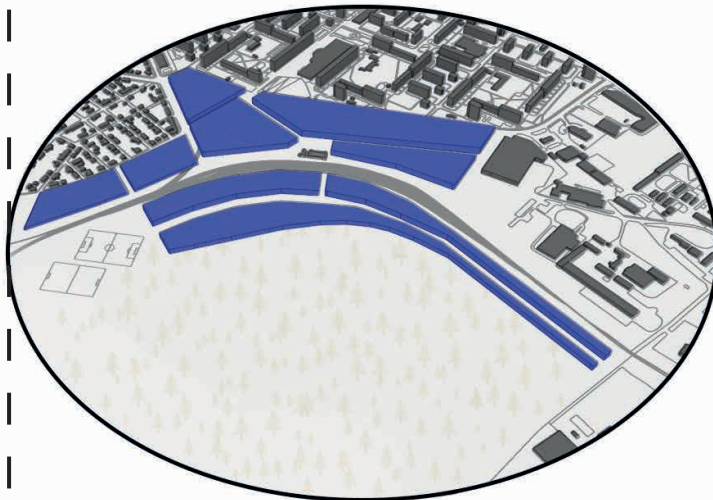
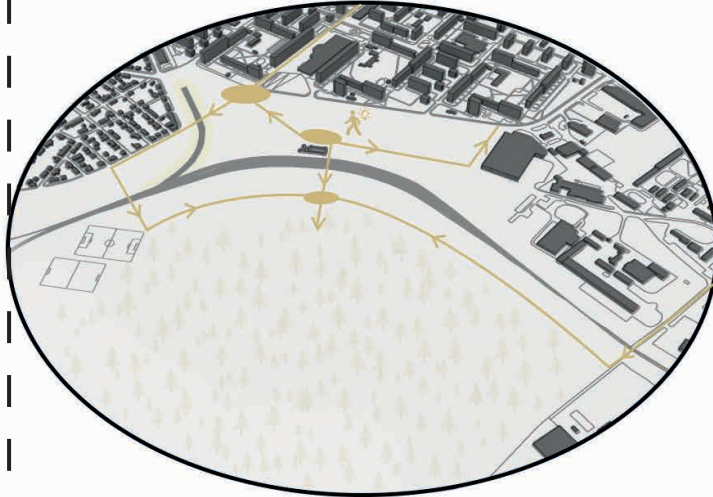
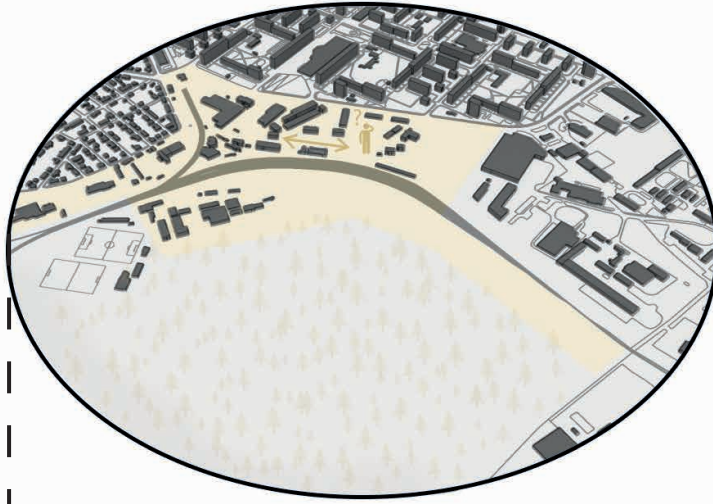
KAŠČÁKOVÁ I BUTELOVÁ
ATELIER KLOKOČKA I ZDRÁHALOVÁ
ATU I ZS 2020





SITUACE

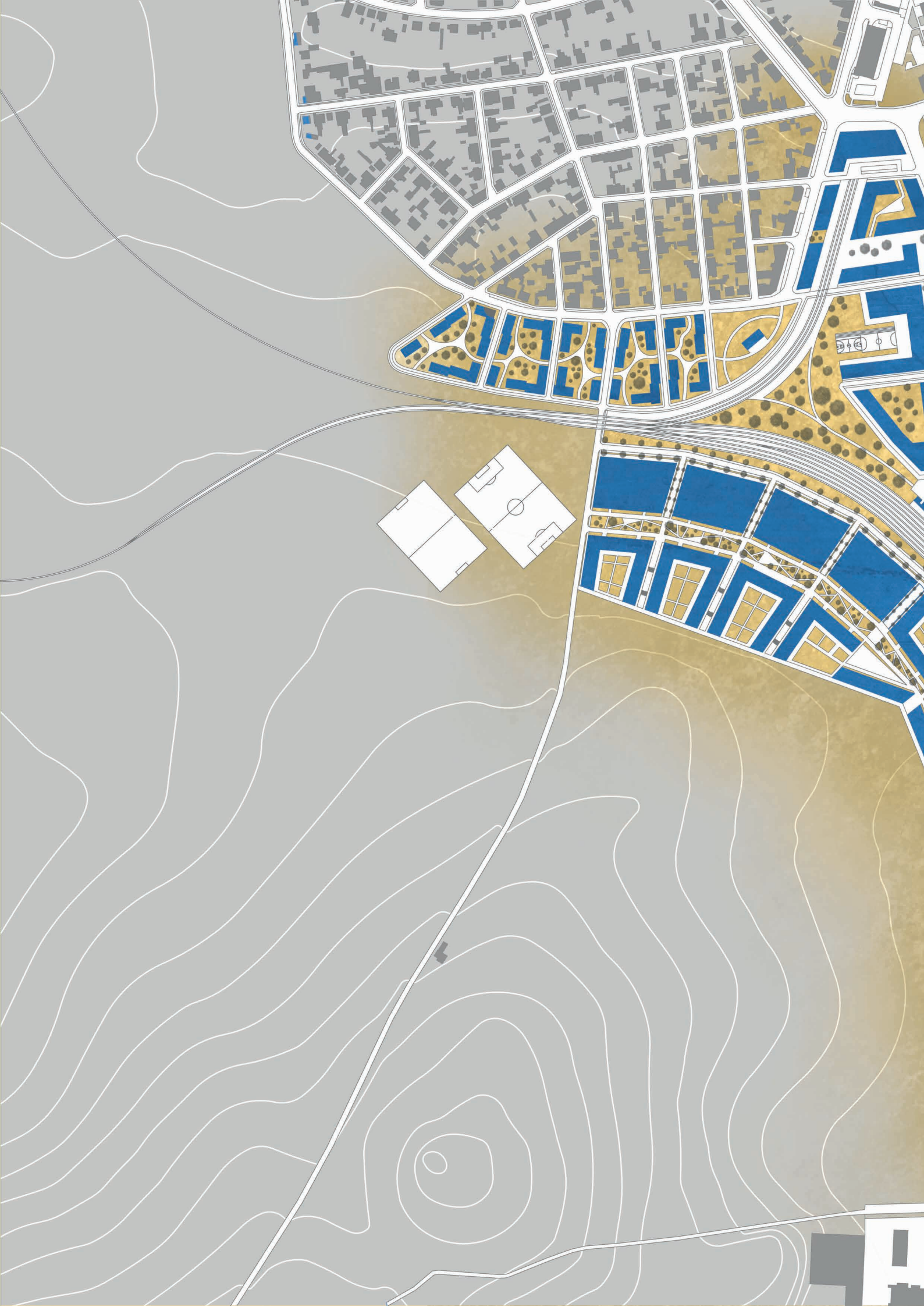
Řešené území se nachází na jižní periférii města Kladna, v těsné blízkosti železniční stanice, čím vytváří samotný vstup do města, které každý zná jako město uhlí. Podle předpokladů by tahle železnice měla být propojena s letištěm Prahy, čím by se posílila role Kladna. V současnosti okolí nádražní stanice je poznamenáno průmyslem a neřízenou zástavbou obchodních budov. Proto přicházíme s návrhem o možné doplnění a revitalizaci nejbližšího území nádražní stanice.

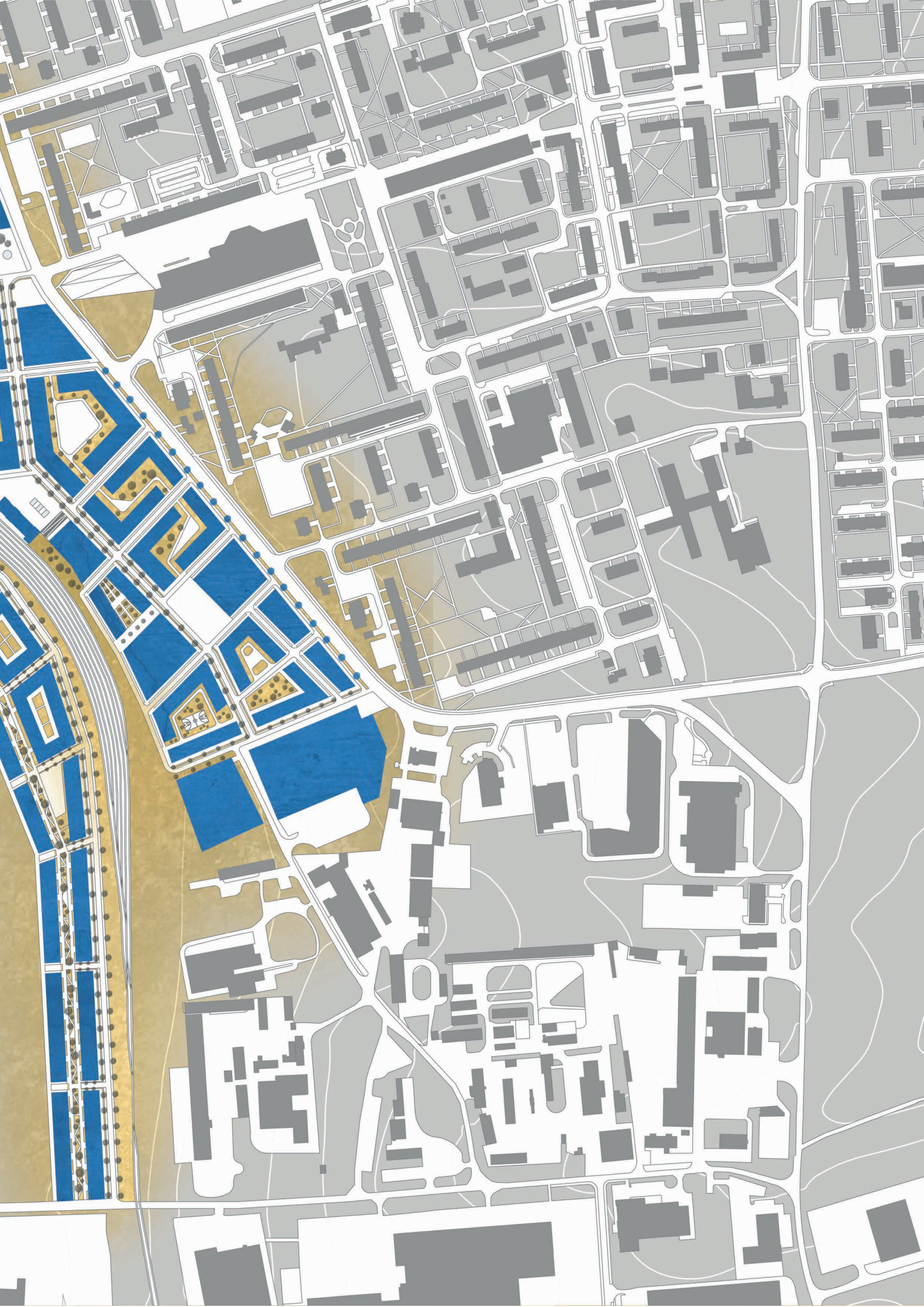


KONCEPT

Tak jsem tady, kudy dál? Jde se do centra vpravo nebo vlevo? Tuto otázku si pravděpodobně položíte ve chvíli, kdy poprvé vykročíte z budovy Kladenského nádraží, a my na ní reagujeme naším návrhem.

Koncept návrhu se soustředí na lokalizaci styčných bodů v okolí nádražní budovy, které vzájemně propojuje charakterově výraznými ulicemi. Tyto ulice jasně určují hlavní směry pohybu osob a dělí řešené území do několika větších bloků. Tyto bloky jsou následně děleny tak, aby vytvořili přirozený měřítkový přechod mezi solitérní zástavbou rodinných domů čtvrtě Výhybka a sídlištěm Kročehlavy. S nově vzniklým Nádražním náměstím je jižní část řešeného území za železniční tratí propojena podchodem naplněným obchodem. Po plynulém výstupu po rampě se návštěvník ocitá v samotném středu nově vzniklé čtvrti, která se vine podél železniční tratě od průmyslové zóny na jihu až ke sportovnímu areálu na západě. Tyto dva konce jsou propojeny zeleným pásem, okolo kterého vznikly převážně budovy pro bydlení.







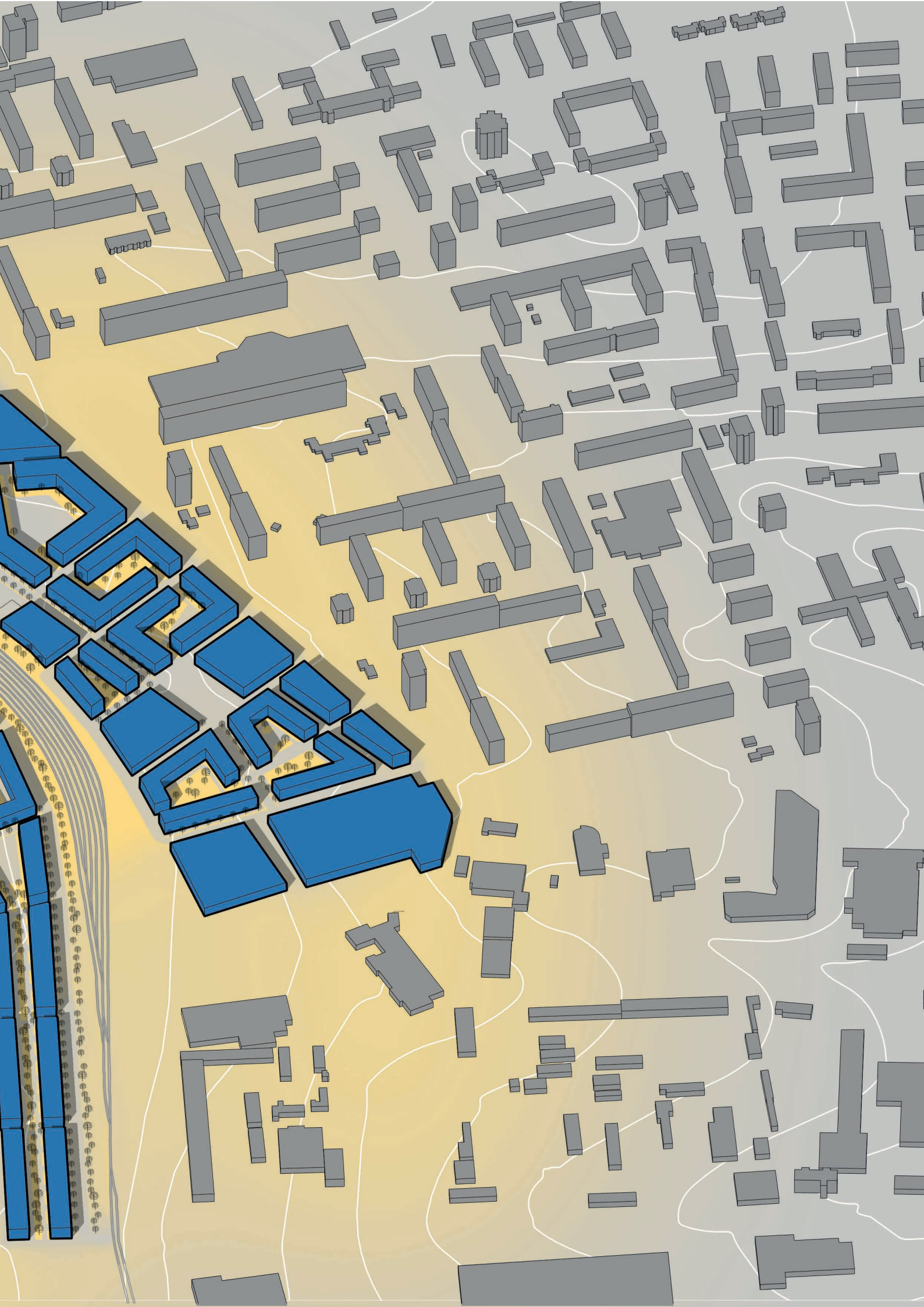


SCHÉMA FUNKCÍ

- bydlení
- administrativa
- obchod a služby
- občanská vybavenost



SCHÉMA HLADINY ZÁSTAVBY

- 2.NP
- 3.NP
- 4.NP
- 5.NP
- 7.NP

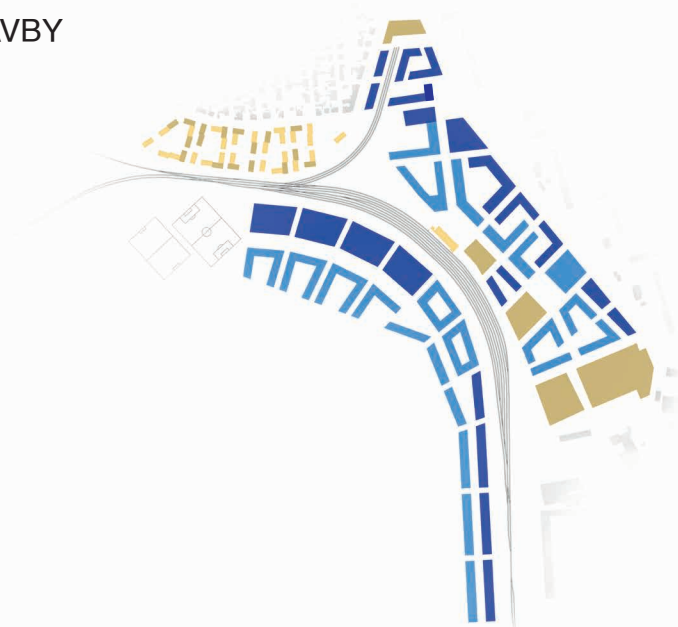


SCHÉMA ZELENĚ



V Kladně naším návrhem vzniká veliké množství nových bytů různých velikostí a kategorií. Aby však nedošlo k vytvoření homogenní obytné čtvrti a přetížení nejbližší občanské vybavenosti, navrhli jsme v nové čtvrti také dvě budovy základní a mateřské školy, jednu na druhé straně železniční trati, obchodní centrum uzavírající oba konce severní části, lineární tržnici, kulturní centrum, administrativní a polyfunkční budovy. Tyto budovy jsou vždy orientované k navrženým komunikačním uzlům či ulicím, které je propojují.

Základním bodem při určování výškové hladiny byla stávající nádražní budova, která je dle zadání a přání obyvatel Kladna v návrhu zachována. Kolem nádražní budovy je tak hladina zástavby jen o patro vyšší, dále směrem k sídlišti Kročehlavy hladina zástavby stoupá, naopak směrem k vilové čtvrti Výhybka mírně klesá a tím vytváří přirozené přechodové měřítko. Budovy v jižní části řešeného území drží jednu výškovou hladinu, čímž vytváří dojem jednoho uceleného bloku.

V návrhu pracujeme s lineárními pásy zeleně v podobě alejí a stromořadí, které vedou kolem reprezentativních ulic, dále s rozvolněnou zelení v podobě parku, která se roprostírá okolo lineárního tržiště na kolejích a vede skrz komunitní zahrady až do lesa. Další zelené plochy jsou navrženy ve vnitroblocích nově navržených objektů. Významnou úlohu zeleně hraje už zmíněný zelený pás v jižní části, který je doplněný o volnočasové aktivity.

SCHÉMA VEŘEJNÉHO PROSTORU

- soukromé
- poloveřejné
- veřejné

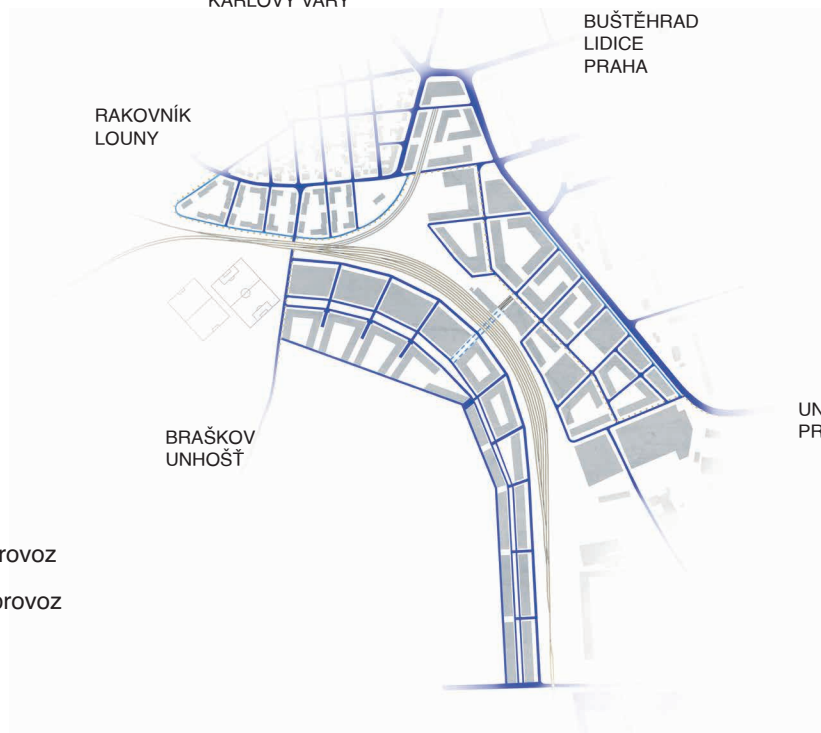


NOVÉ STRAŠECÍ
RAKOVNÍK
KARLOVY VARY

SLANÝ
LITOMĚŘICE
ÚSTÍ N.L.

SCHÉMA DOPRAVY

- obousměrný provoz
- jednosměrný provoz
- cyklostezka
- podchod



RAKOVNÍK
LOUNY

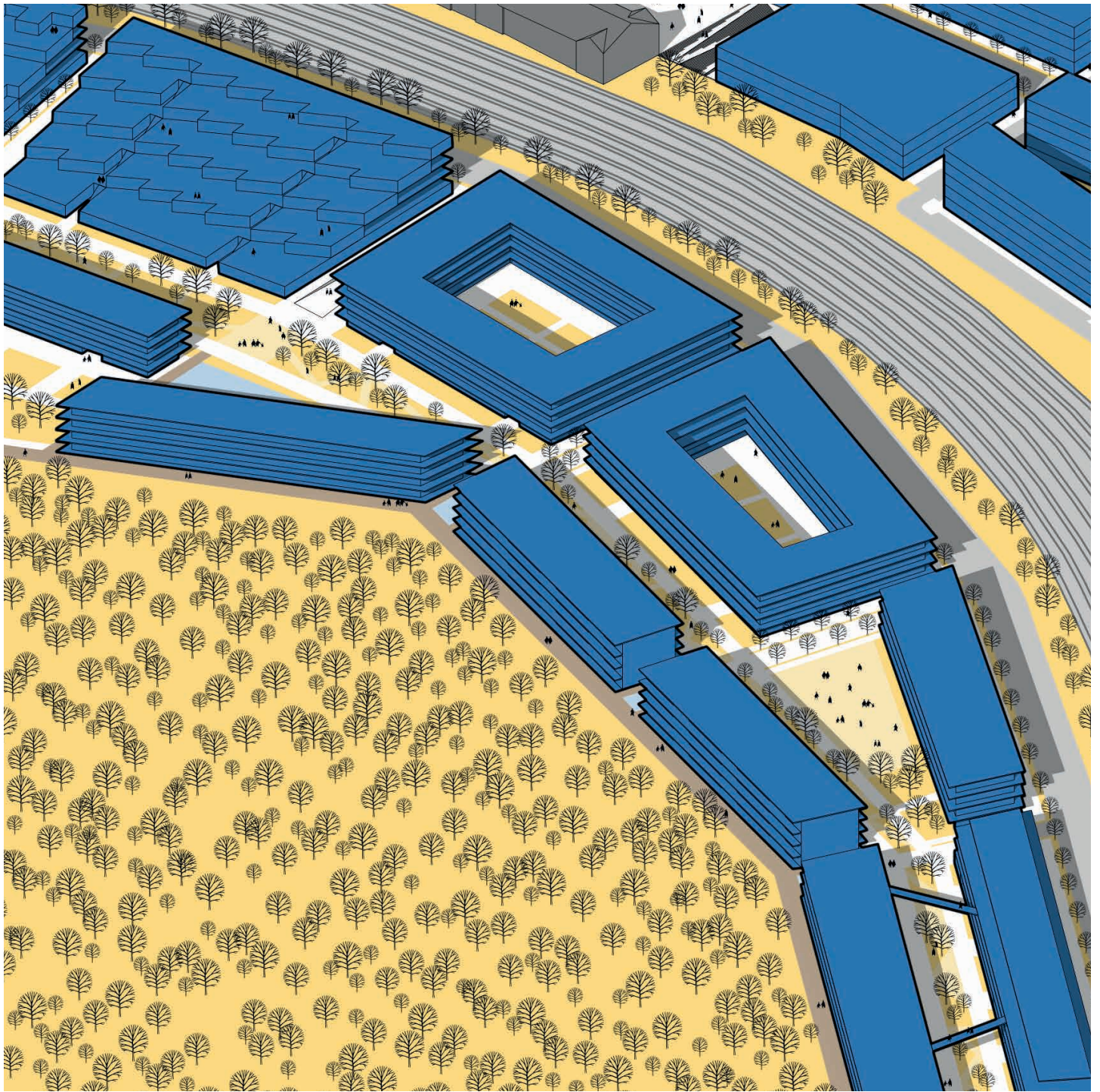
BRAŠKOV
UNHOŠŤ

BUŠTĚHRAD
LIDICE
PRAHA

UNHOŠŤ
PRAHA

Severní část řešeného území je automobilové dopravě přístupná ze dvou míst, které následně vedou k nádražní budově. Tato propojovací ulice tak dělí území na dvě části, které se dále rozdrobují do menších bloků. Kolem těchto bloků jsou navrženy obslužné cesty, které se podél ulice Americká spojují do jedné sběrné jednosměrné komunikace. Omezení provozu je navrženo i u nově navržené vilové čtvrti, aby nedocházelo ke zkracování cesty kolem komunitních zahrad. Automobilová doprava v jižní části je primárně řešená podél železniční trati, odkud vedou obslužné komunikace směrem k zelenému pásu.

Hlavní náměstí před nádražní budovou přechází plynule do podchodu za pomoci schodiště, které je protkáno rampou a vytváří tak charakterově výraznou součást tohoto veřejného prostoru. V severní části jsou dále navrženy další dvě náměstí, která jsou navzájem propojena přímou ulicí. Dalším významným bodem veřejného prostoru je lineární tržiště navrženo na slepé větvi železniční tratě. V jižní části nejsou veřejná prostranství navržena jako jednotlivá náměstí, ale jako jeden lineární veřejný prostor protínající celé území od průmyslové zóny na jihu po sportovní areál na západě.

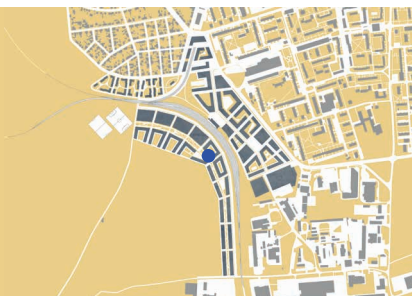


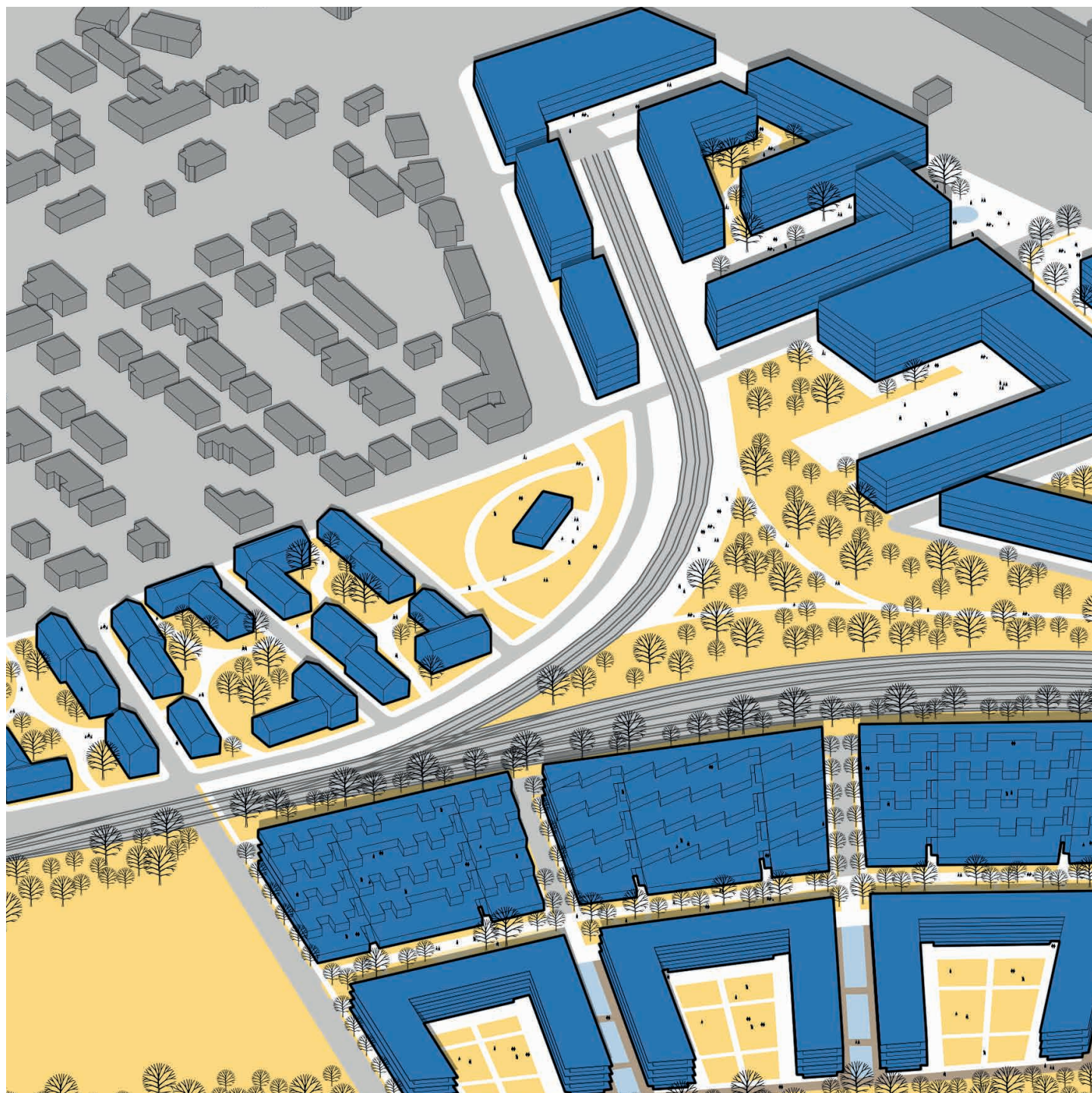
AXONOMETRIE - GREENLINE





PERSPEKTIVA - GREENLINE



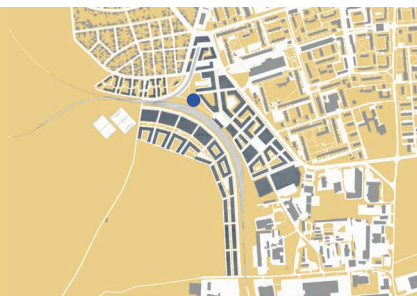


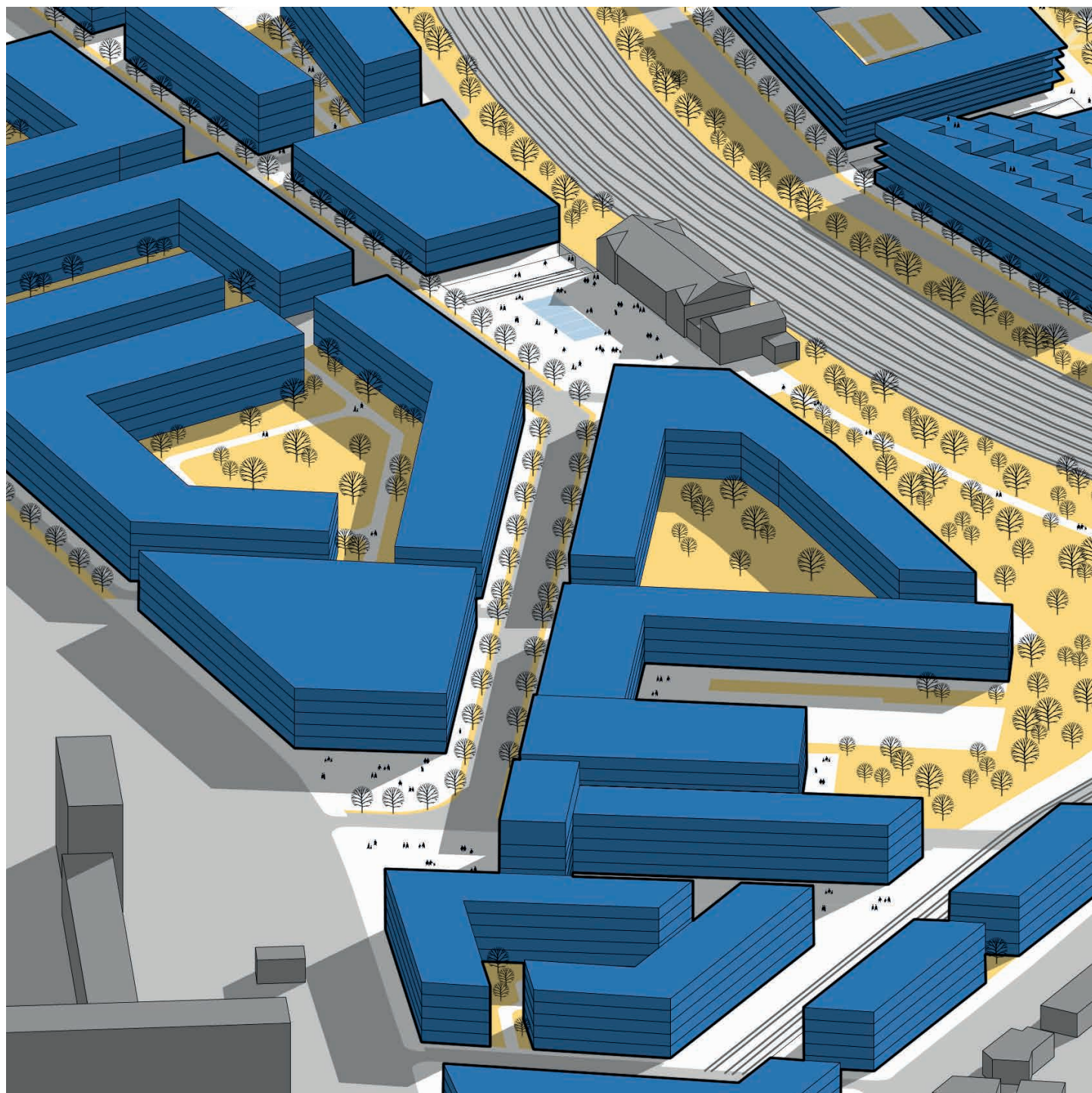
AXONOMETRIE - TRŽNICE NA KOLEJÍCH



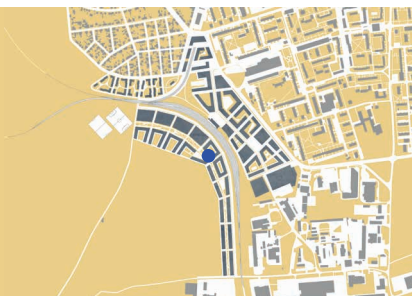


PERSPEKTIVA - TRŽNICE NA KOLEJÍCH



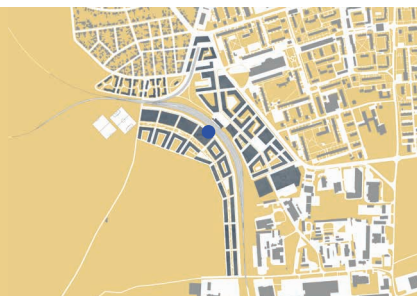


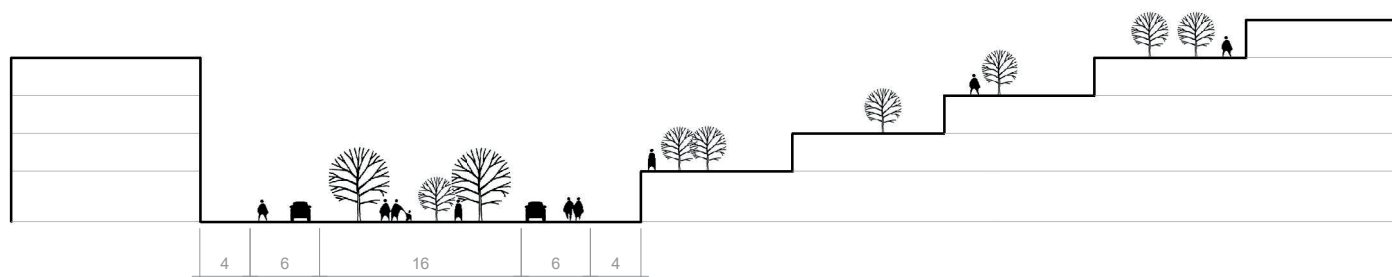
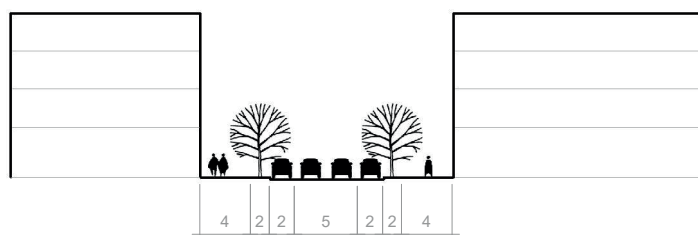
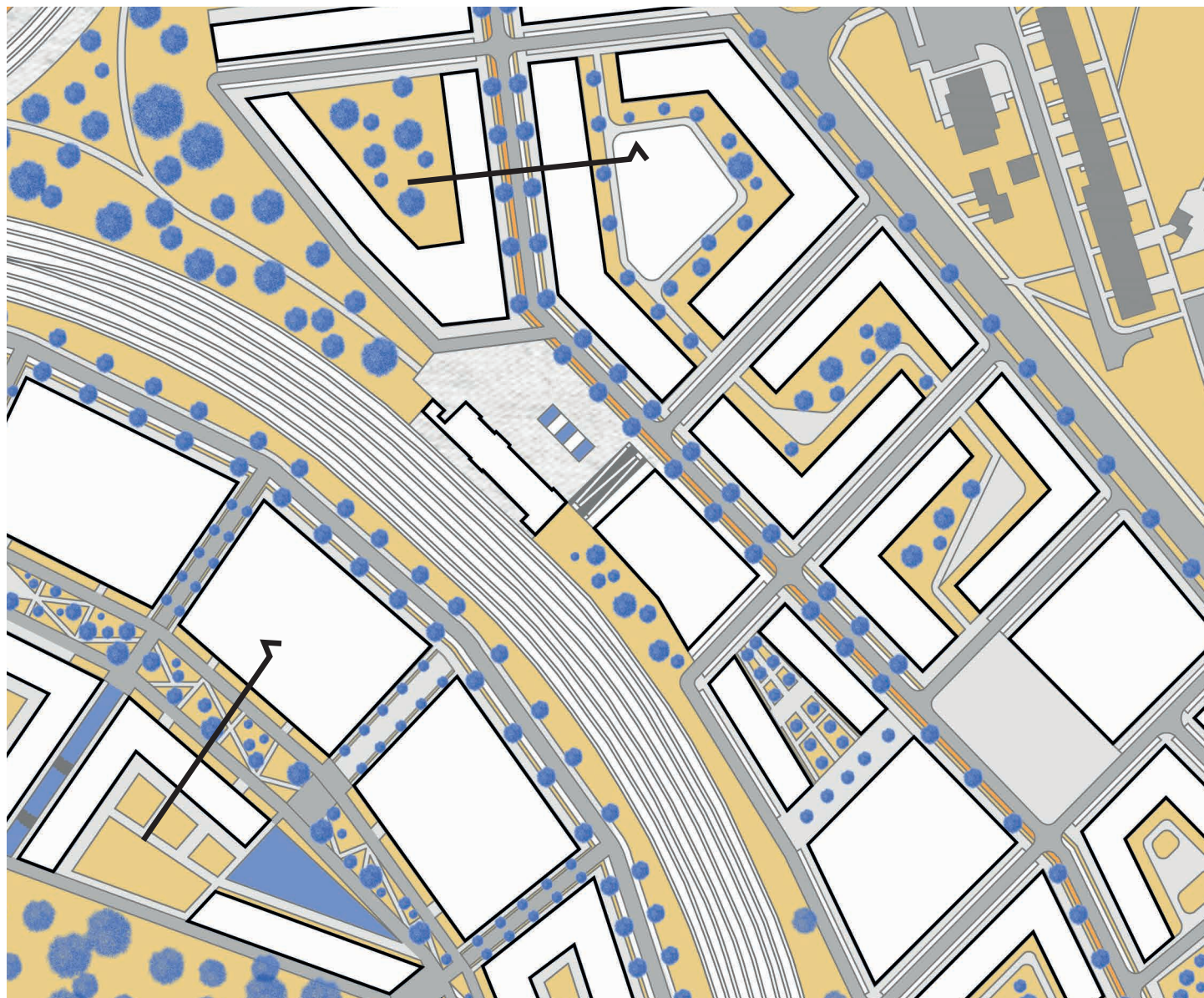
AXONOMETRIE - NÁDRAŽNÍ NÁMĚSTÍ





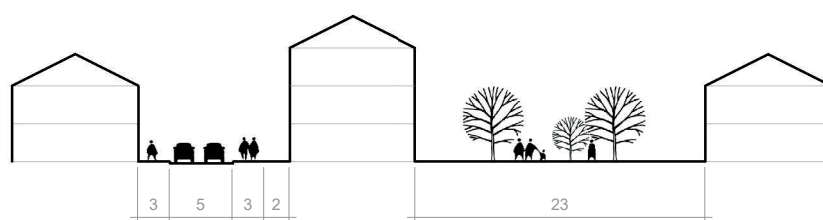
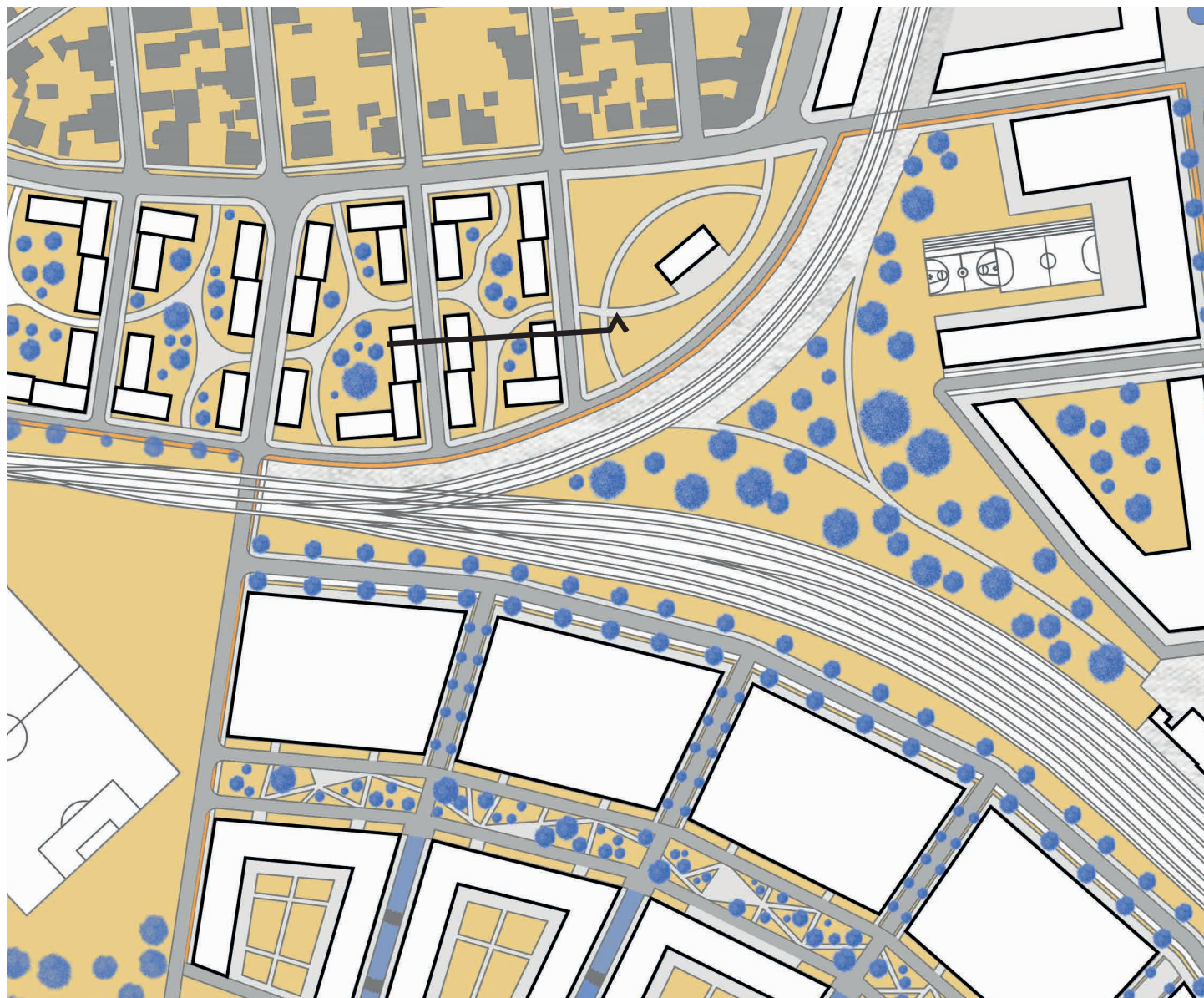
PERSPEKTIVA - NÁDRAŽNÍ NÁMĚSTÍ



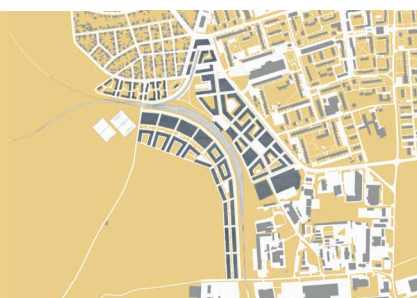


ULIČNÍ PROFILY

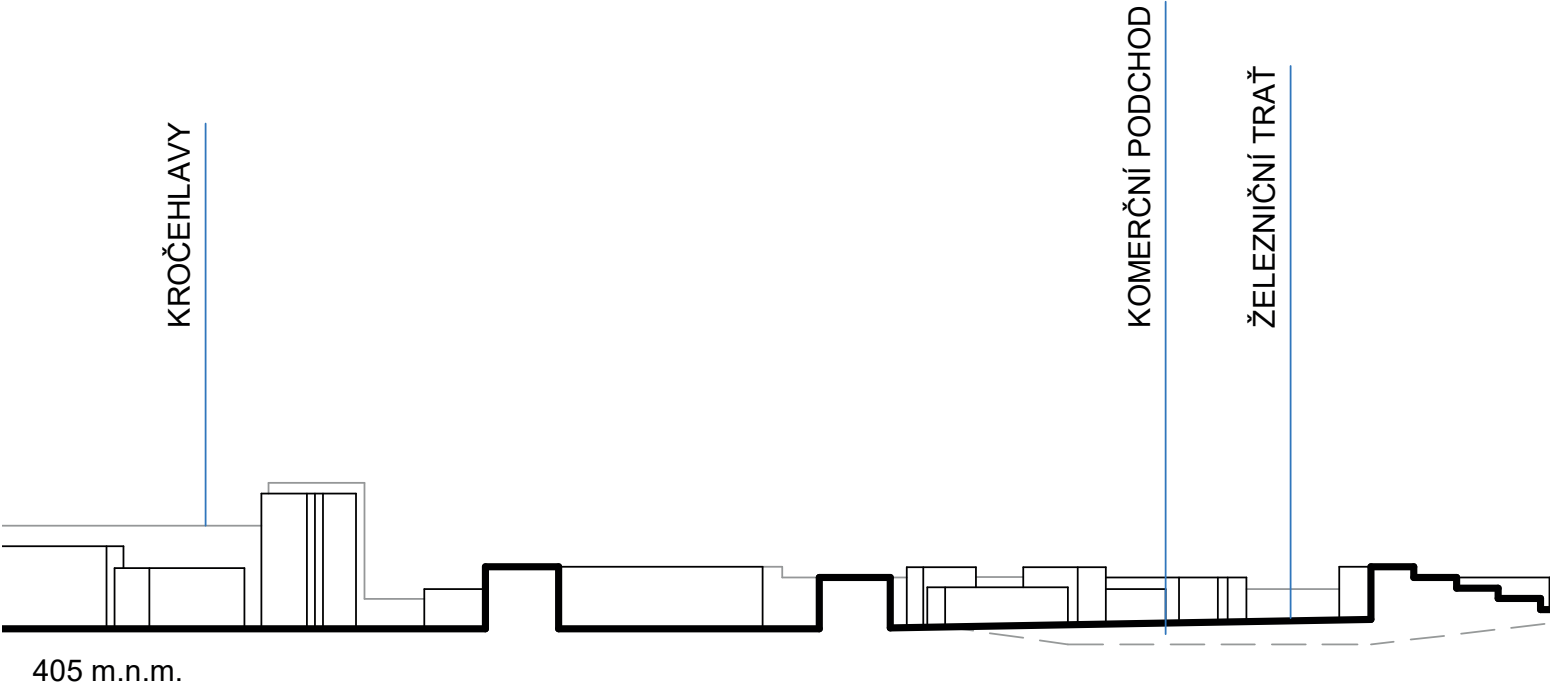
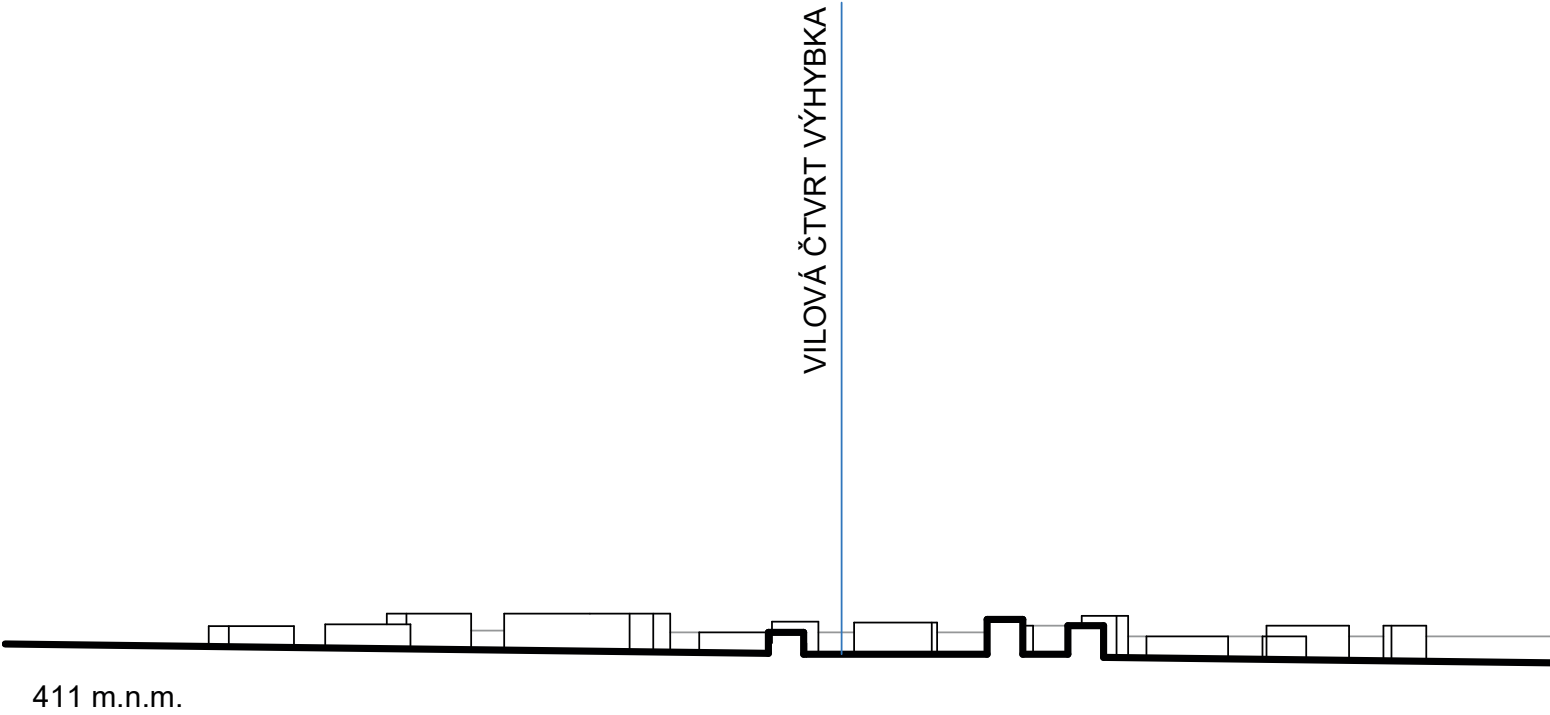




ULIČNÍ PROFILY



ŘEZY ŘEŠENÝM ÚZEMÍM



ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ

KROČEHLAVY

405 m.n.m.

GREENLINE

ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ

419 m.n.m.