

Edvard Papcun, FA ČVUT, letní semestr 2013
DIPLOMNÍ PROJEKT, ATELIER PLICKA

SMÍCHOV

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

25-02-2013

jméno a příjmení: **Edvard Papcun**

datum narození: 28. 12. 1986

akademický rok / semestr: **2012 / 2013 letní semestr**

ústav: **15119 Ústav urbanismu**

vedoucí diplomové práce: **Ing.arch. Ivan Plicka**

téma diplomové práce:

SMÍCHOV

zadání diplomové práce:

LOKALITA:

Praha, Smíchov, oblast předběžně vymezená na severu ulicí Na Valentince (a jejím prodloužením na východ a na západ), na jihu ulicí Na Konvářce (a jejím prodloužením na východ), na východě řekou Vltavou a na západě ulicí Pod Brentovou, resp. ulicí Braunovou (a jejich prodloužením na sever a na jih) – viz také přiložená schematická situace.

STAVEBNÍ PROGRAM / TÉMA:

Tématem diplomové práce bude návrh centra nové městské čtvrti Smíchov – jih; práce bude vycházet ze semestrálního projektu Lukáše Vacovského, který se zabýval základní koncepcí rozvoje celé jižní části Smíchova (tato práce bude sloužit jako výchozí podklad pro kontext, který je možno v hraničních zónách odůvodněně modifikovat).

Diplomová práce se zaměří především na:

- umístění a návrh nového dopravního terminálu Smíchov, integrujícího stávající Smíchovské nádraží, stávající stanici metra Smíchovské nádraží, tramvajovou dopravu, městskou, příměstskou a dálkovou autobusovou dopravu a systém park+ride;
- vytvoření významného / centrálního veřejného prostoru ve vazbě na východní frontu dopravního terminálu;
- vytvoření významného / centrálního veřejného prostoru ve vazbě na západní frontu dopravního terminálu a ve vazbě na prostor křižovatky ulic Radlická a Dobříšská;
- maximální propojení Smíchova a Radlic v prostoru nového dopravního terminálu Smíchov;
- vytvoření nového, atraktivního centra městské části Smíchov – jih, s uspokojivým obytným standardem.

Práce bude vycházet z předpokládané redukce rozsahu kolejíště nádraží Praha – Smíchov s tím, že je možné (při dodržení funkčnosti) plochu kolejíště posunovat ve východozápadním směru.

PŘEDBĚŽNÝ OBSAH:

(bude upřesněn v průběhu práce na základě rozpracovanosti a konzultací)

- celková situace – širší vztahy – Smíchov – jih (1 : 5 000)
- celková situace – centrum – Smíchov – jih (1 : 1 000) – regulace
- celková situace – centrum – Smíchov – jih (1 : 1 000) – příklad zástavby (ilustrační plán)
- dopravní terminál – půdorysy, řezy, pohledy (1 : 500 / 1 : 400)
- případná doplňující schemata
- model (1 : 500 / 1 : 1 000)
- průvodní zpráva
- portfolio projektu (A3 landscape)
- CD (pdf; jpeg)

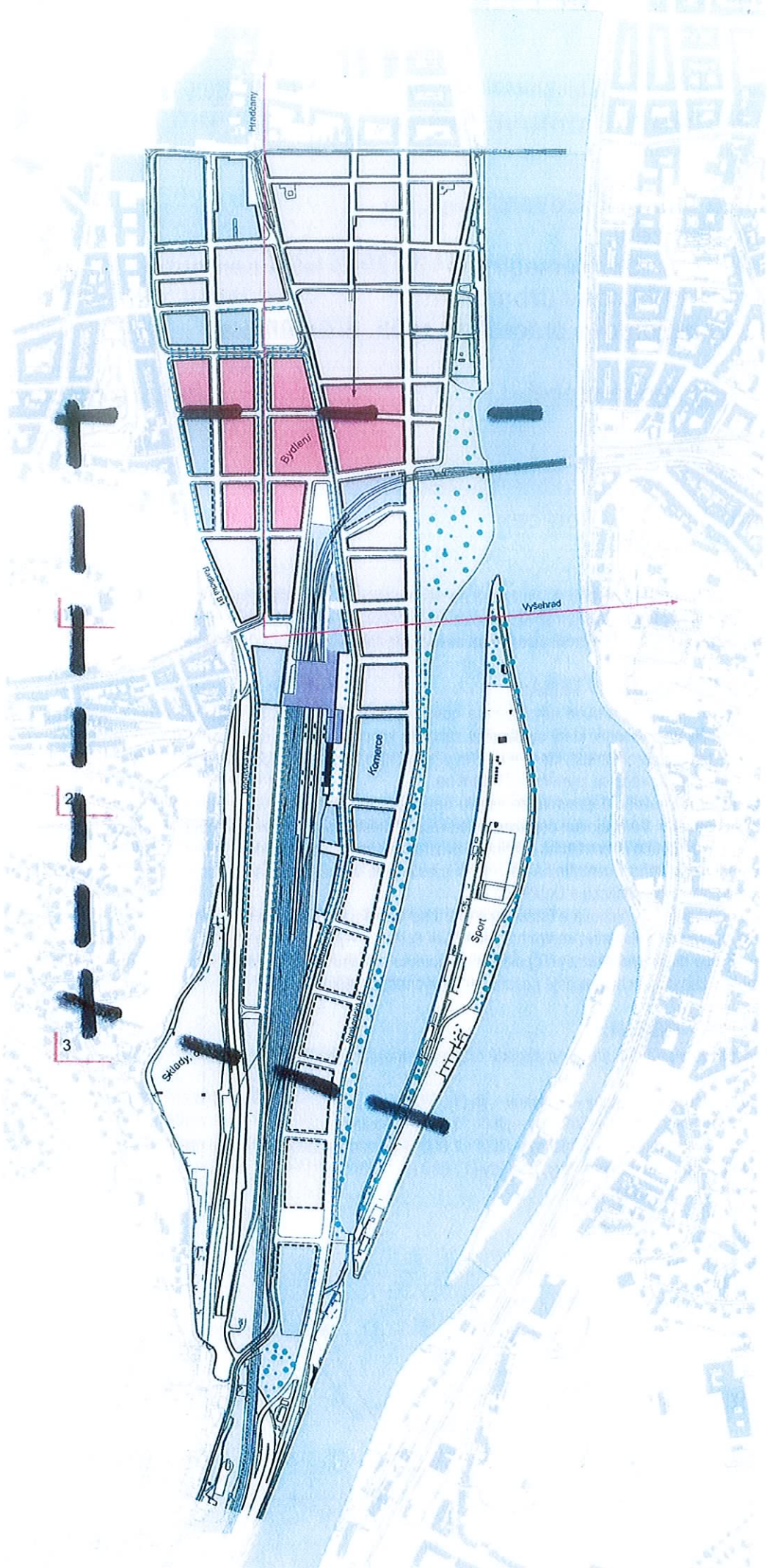
Datum a podpis studenta

14. 2. 2013

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

28/2/13



ZADÁNÍ

Zadáním mé diplomové práce bylo navrhnout centrum nově vznikající části pražského Smíchova. Smíchovské nádraží v současné době zabírá velké plochy brownfieldů, na které by se mělo rozrůst město. Pro potřeby diplomové práce byla jako urbanistický podklad zvolena školní práce bc. Lukáše Vacovského. Můj návrh se zabývá pouze částí území řešené panem Vacovským.

Smíchovské nádraží, středobod nově vzniklé čtvrti, je poměrně rušným místem. Sbíhají se zde linky prakticky všech prostředků MHD s vlakem, bylo tedy nutné vyřešit veřejný prostor v závislosti na dopravě. Klíčovým se ukázalo být umístění autobusového nádraží. V návrhu jsem počítal se sloučením stávajícího autobusového nádraží s nedalekým nádražím Na Knížecí. Celková kapacita terminálu by se tím měla zvětšit, do budoucna se však počítá s úbytkem autobusové dopravy a nárůstem dopravy vlakové.

Dalším úkolem v zadání bylo vytvořit funkční propojení Radlic s nově vzniklým centrem. Ukázalo se, že těžiště problému napojení leží pravděpodobně v místě křižovatky ulic Radlická a Dobříšská.

URBANISMUS

Jak již bylo zmíněno, návrh vychází z projektu pana Vacovského. Plocha nádraží je redukována a ze severu je na její místo protažena bloková zástavba obytných domů Smíchova. Redukována je i plocha pivovaru Staropramen, návrh počítá s přesunutím varny piva pryč z lokality, kterou tato výroba zatěžuje neúměrnou dopravou a znečištěním ovzduší. V prostoru brownfieldu jižně od nádraží vznikají plochy určené především pro řemeslnou výrobu a prodej. Můj návrh pozměňuje uliční síť v okolí ulice Radlická a těsné okolí Smíchovského nádraží.

DOPRAVA

Dopravní řešení tranzitní dopravy jsem ponechal z podkladního návrhu. Ten počítá se zmenšením této dopravy v důsledku vybudování Radlické radiály, čímž se ulehčí především ulici Radlická. V důsledku toho může být část dopravy z ulice Strakonická přesunuta do ulice Dobříšská, čímž dojde k jejímu lepšímu rozproštění. V návrhu jsem se zabýval řešením napojení ulice Radlické do ulice Strakonická. Došlo k pootočení křižovatky a napřimení ulice Dobříšská. Doprava z ulice Radlické je převedena do druhé jmenované ulice a Radlická je značně zklidněna. V místě stávající křižovatky vzniká náměstí, které tvoří spolu s rozšířeným parkem Santoška místo pro setkávání lidí, což je v současné době v místě aktivita zcela neobvyklá. Z náměstí vede most pro pěší přes vlakové nádraží ke stanici metra. Most má charakter zelené ulice.

V návrhu dopravního terminálu jsem se snažil omezit na minimum dobu potřebnou pro přestup z jednoho dopravního prostředku na druhý. Za nejdůležitější jsem považoval vazbu na metro. Z tohoto pohledu se jako optimální poloha pro autobusy jeví místo stávajícího autobusového nádraží. V návrhu jsem je oproti stávající poloze posunul blíže k budově vlakového nádraží a rozšířil jsem počet zastávek na 12 nástupních a 4 výstupní. Linky MHD a příměstských či dálkových autobusů nejsou odděleny.

Před budovou vlakového nádraží je v návrhu pěší zóna s tramvajovou zastávkou. Obslužnost automobilovou dopravou a průjezd autobusů umožňuje jednosměrná silnice. Přednádražní prostor skýtá útočiště před ruchem dopravního shonu a přestupů a od historické budovy nádraží směřuje na sever. Po delších stranách je vymezen přístupným parterem přilehlých budov a směřuje ke dvěma nově navrženým administrativním budovám. Mezi nimi (budovy A a B) je již zmiňovaný most, který na druhé straně ústí do boční ulice mezi obytnou a administrativní budovou (C a D). Tyto čtyři budovy jsem v návrhu rozpracoval.

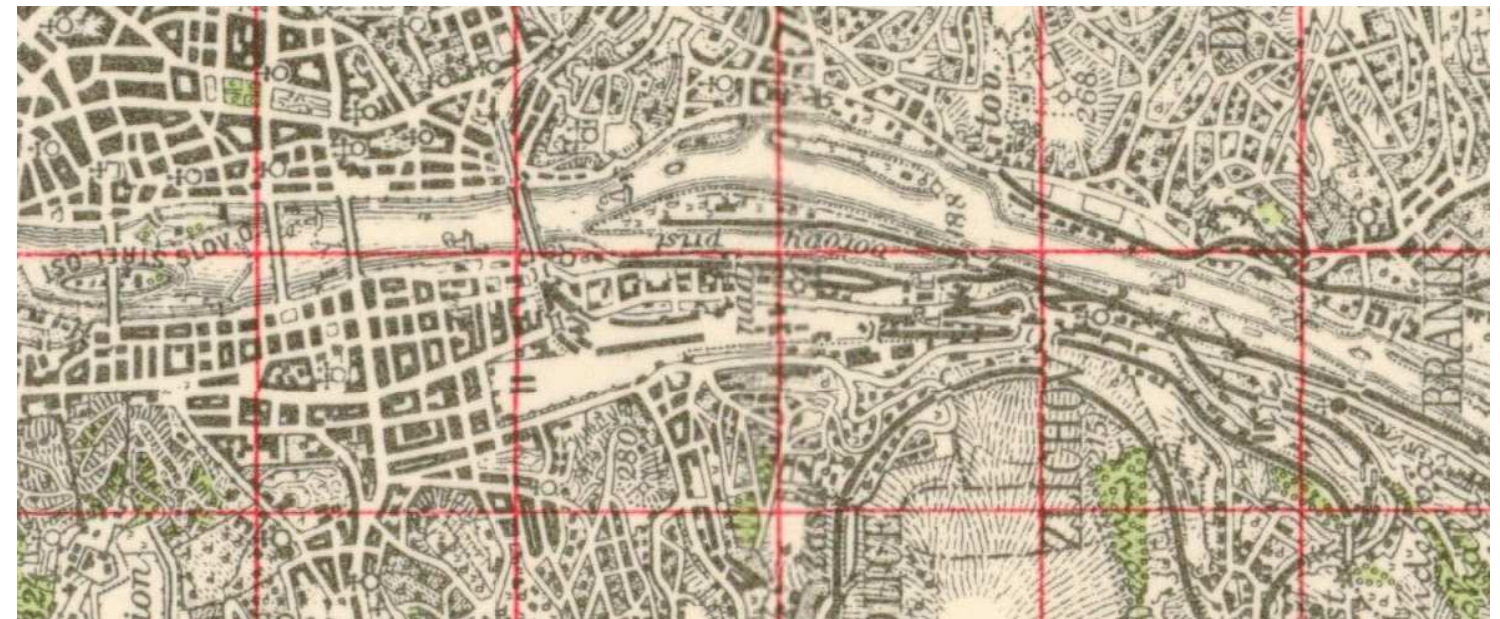
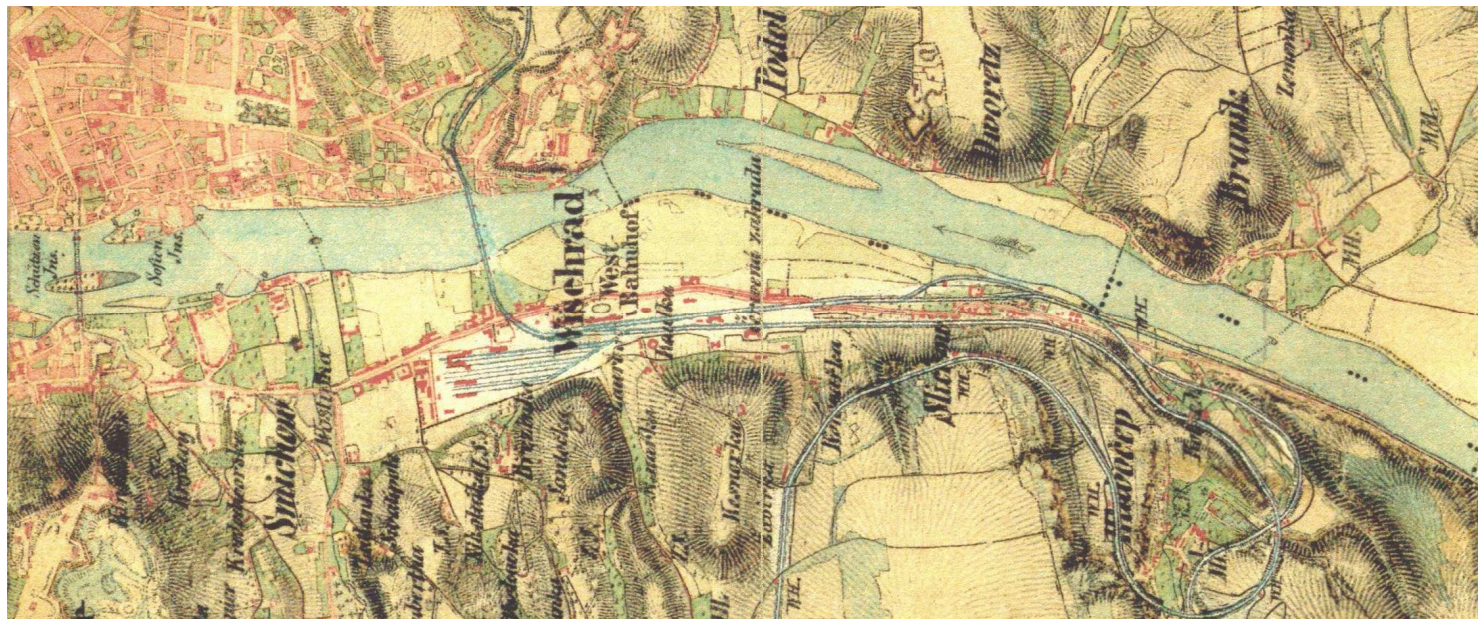
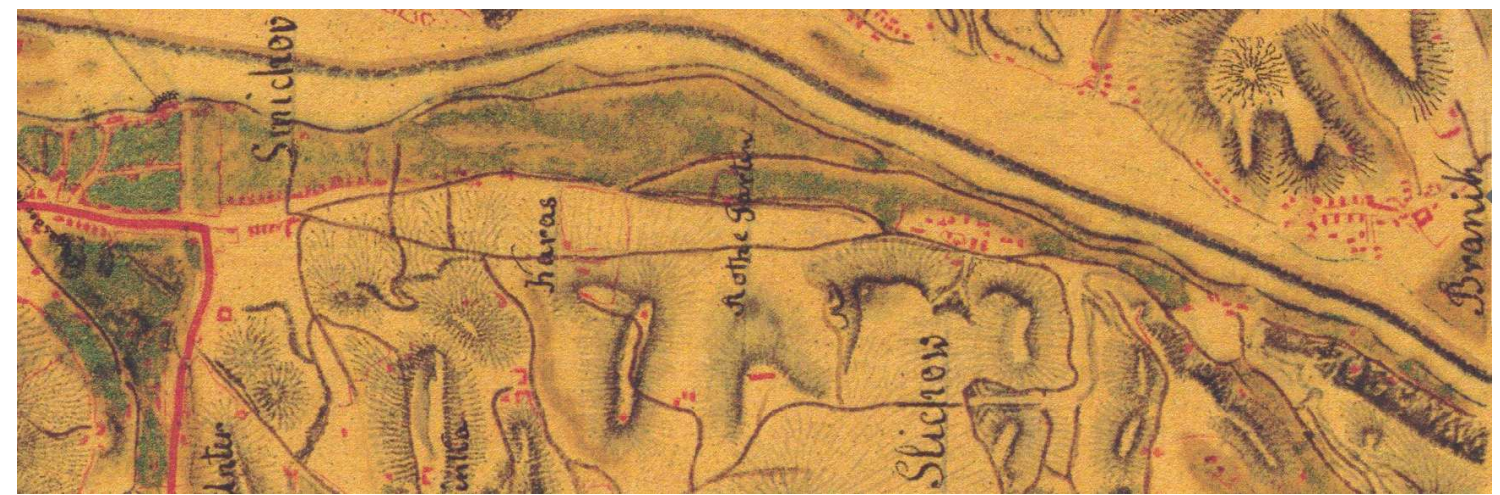
BUDOVY

Navržený most je vlastně protaženou ulicí z Radlic přes nádraží. Tvoří nejen fyzické propojení pro chodce přes bariéru terénního zlomu a kolejí, ale rovněž vegetační propojení přednádražní zeleně s parkem Santoška. Na mostě jsou stromy osazeny ve velkých truhlících, čímž je jim zaručen větší prostor pro jejich kořenový systém a po obvodu těchto truhlíků jsou místa k sezení pro odpočinek chodců či pozorovatelů vlaků.

Přilehlé budovy tvoří vstupní předprostor mostu. Veřejným parterem komunikují s okolím a tím dodávají další cíle pro pohyb chodců v místě. Ve vyšších patrech jsou budovy monofunkční. Budova A je pětipodlažní a se čtyřpodlažní budovou B mají společná tři patra podzemních garáží. Je zde celkem 200 parkovacích míst, 4 790 m² čistých kancelářských ploch a s přestavěnými obchodními prostory u historické budovy nádraží 4790 m² komerčních ploch. Obytná budova C má 5 nadzemních podlaží a 3 částečně zapuštěná podlaží garáží. Vjezd do garáží je v nejnižším patře z úrovně zadní obslužné komunikace. Míst k stání je zde 300 a spodní dvě podlaží slouží pro veřejnost. V budově je navrženo 18 bytů o ploše 110 m², 18 bytů o ploše 90 m² a 74 bytů o rozloze 50 m². Byty jsou orientované východo-západním směrem. Budova D skýtá ve třech podzemních a čtyřech nadzemních podlažích celkem 264 parkovacích stání a 6 500 m² kancelářských ploch.

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ANYLÝZY





1938 - ortofoto



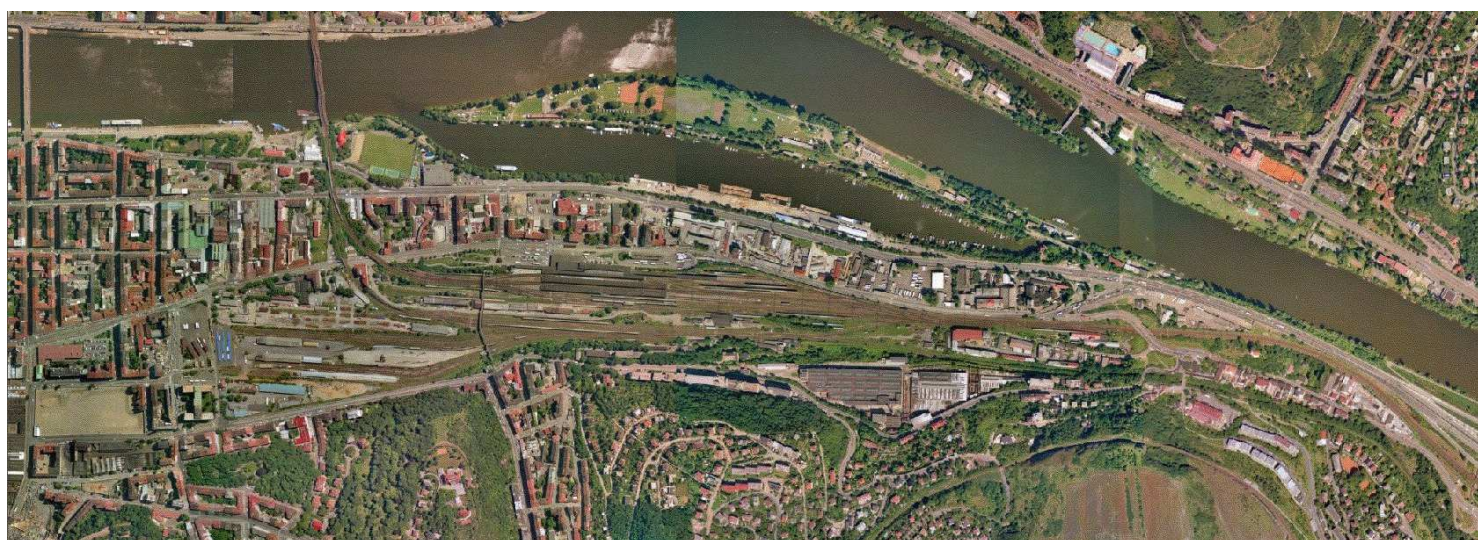
1953 - ortofoto



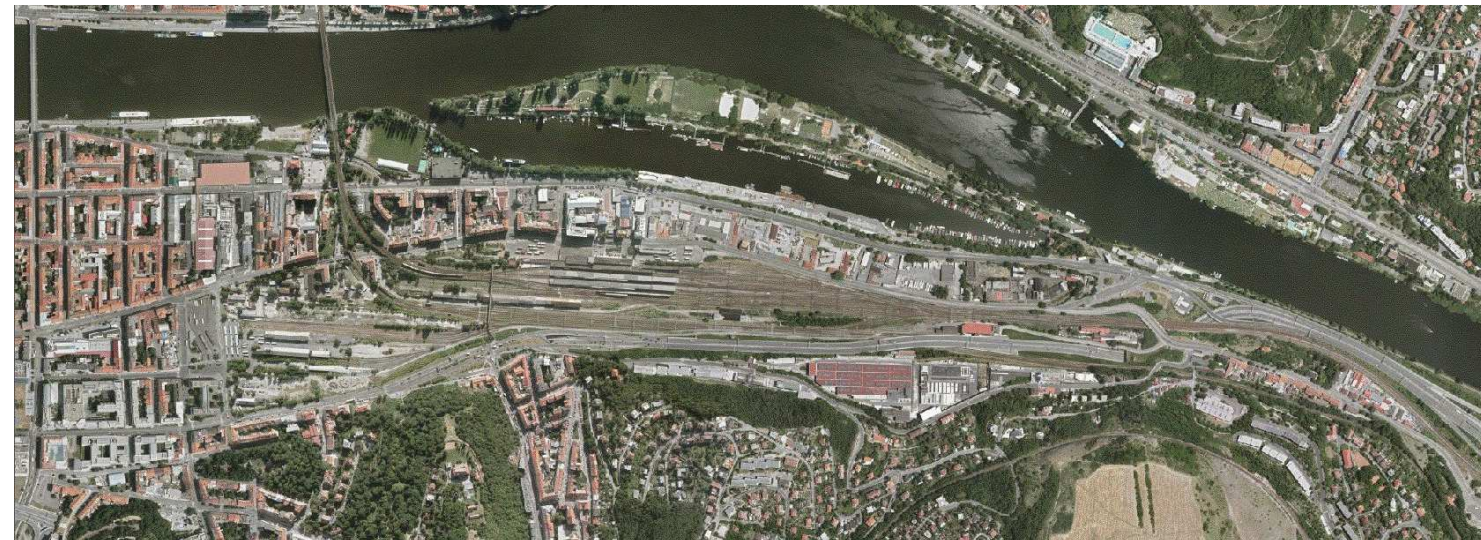
1975 - ortofoto



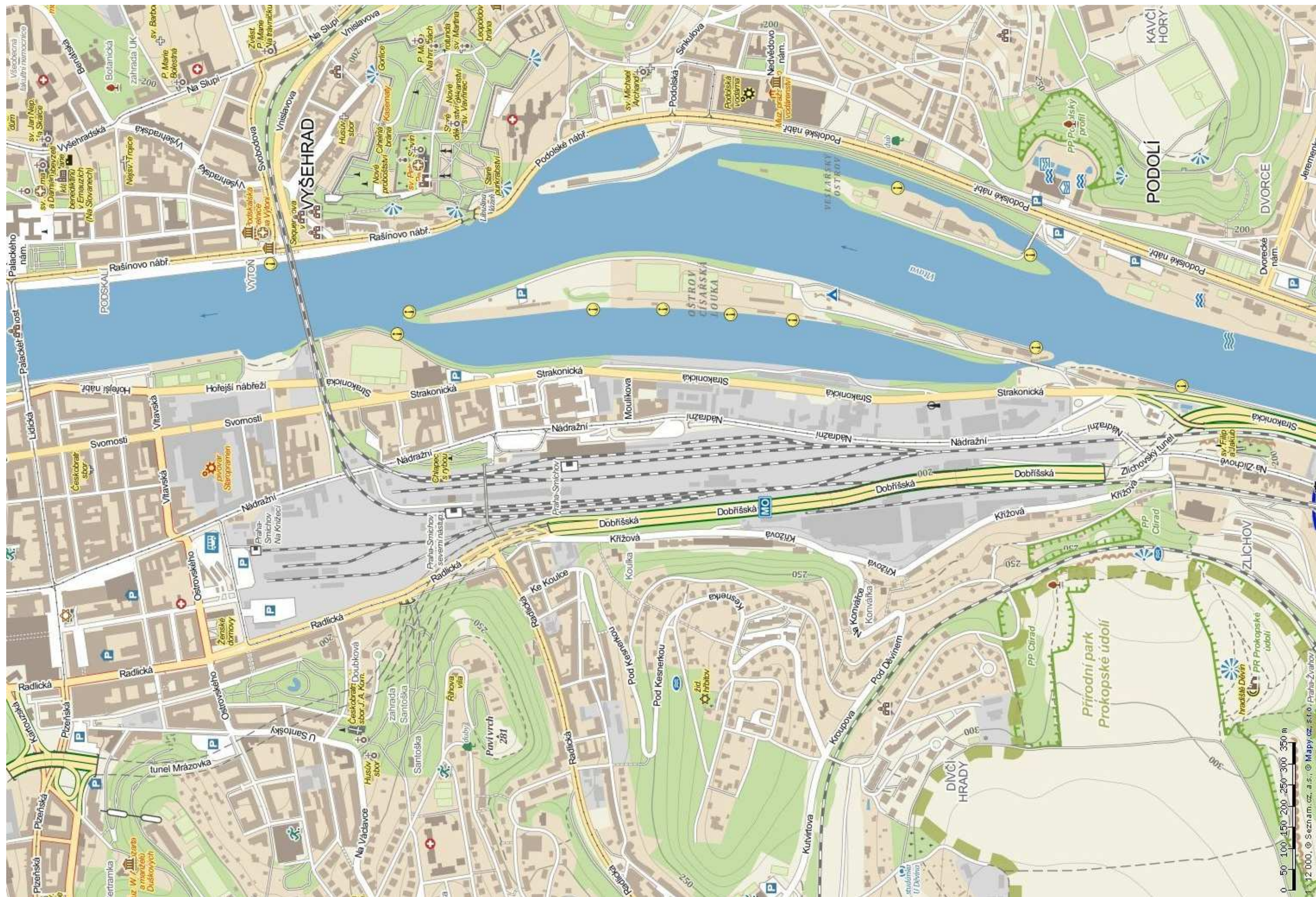
1988-89 - ortofoto



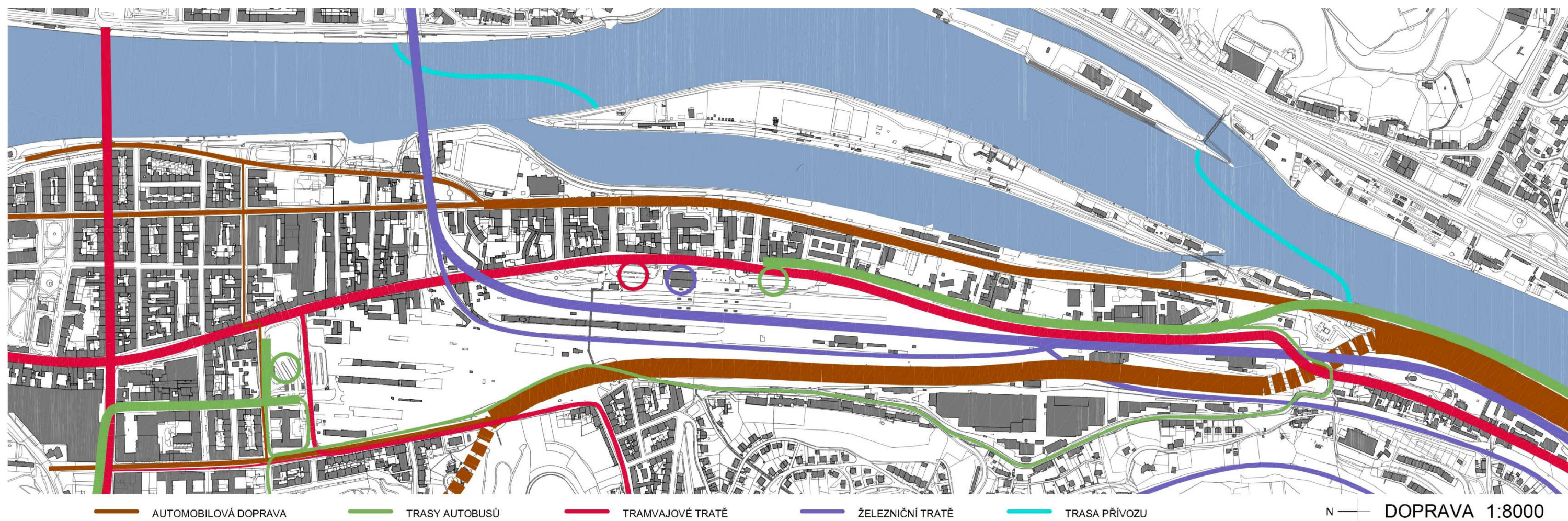
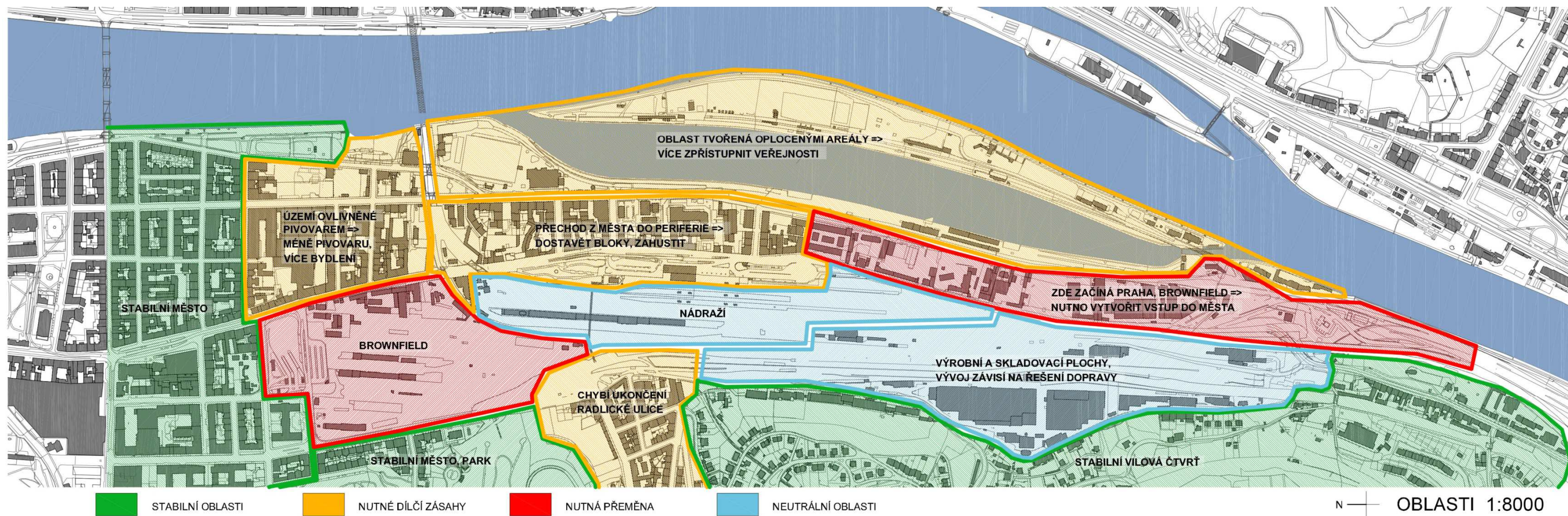
1996 - ortofoto

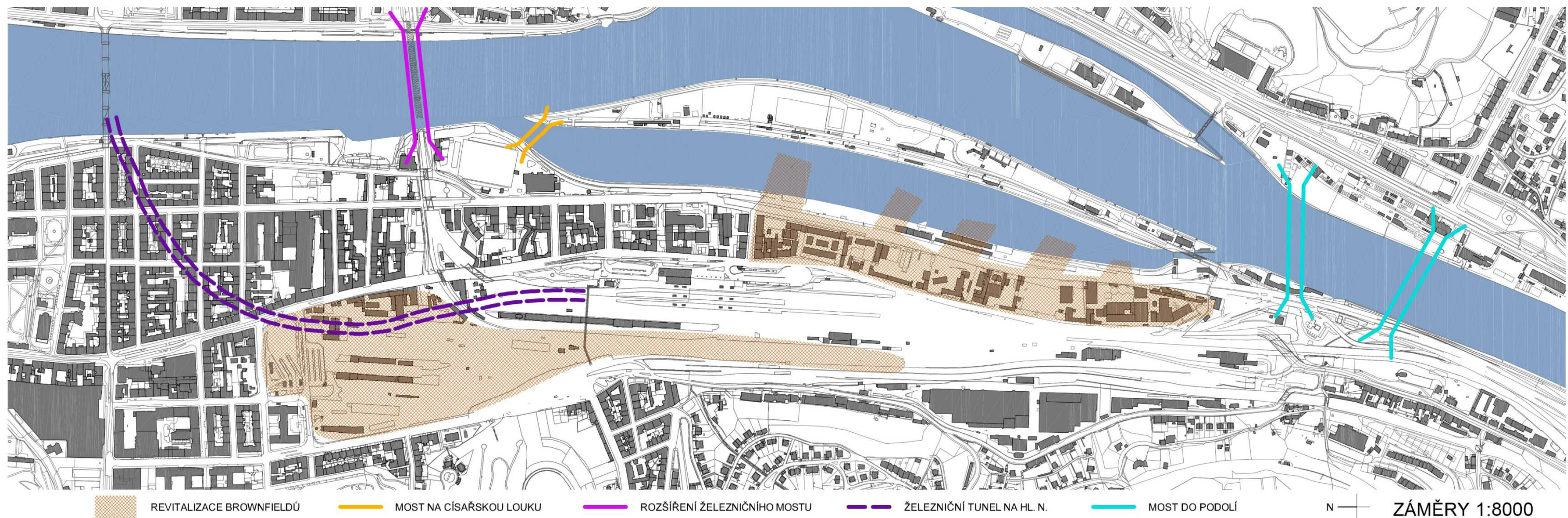
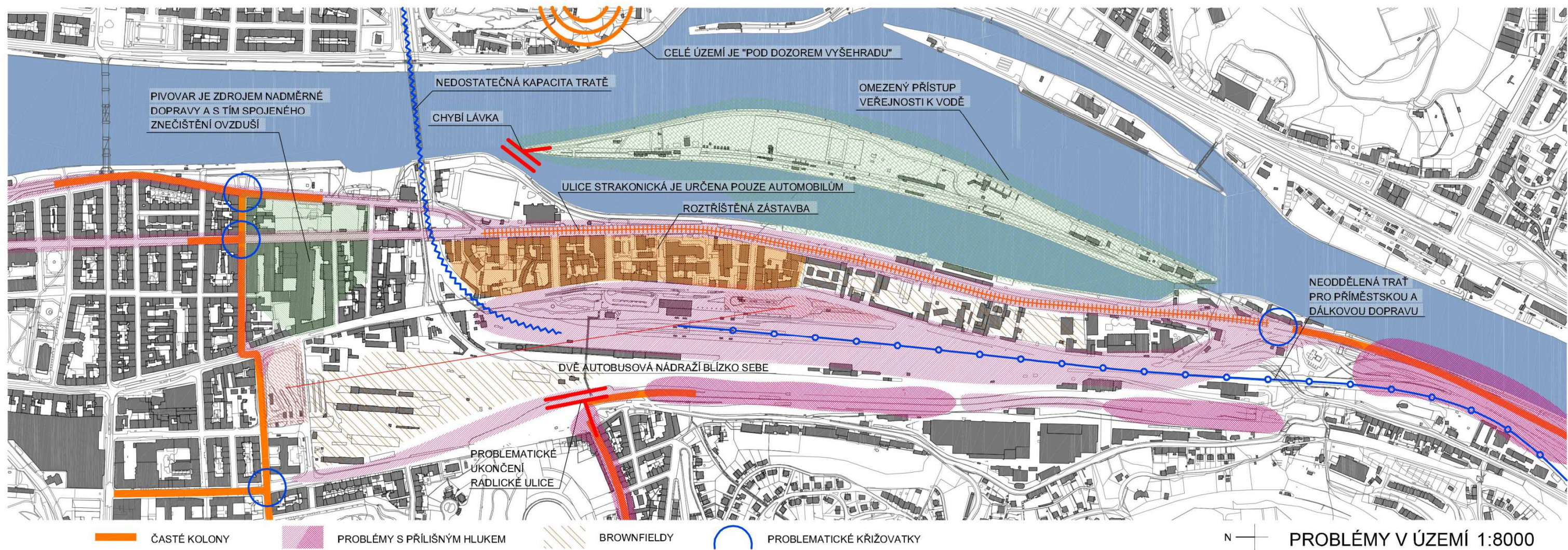


2011 - ortofoto



turistická mapa lokality







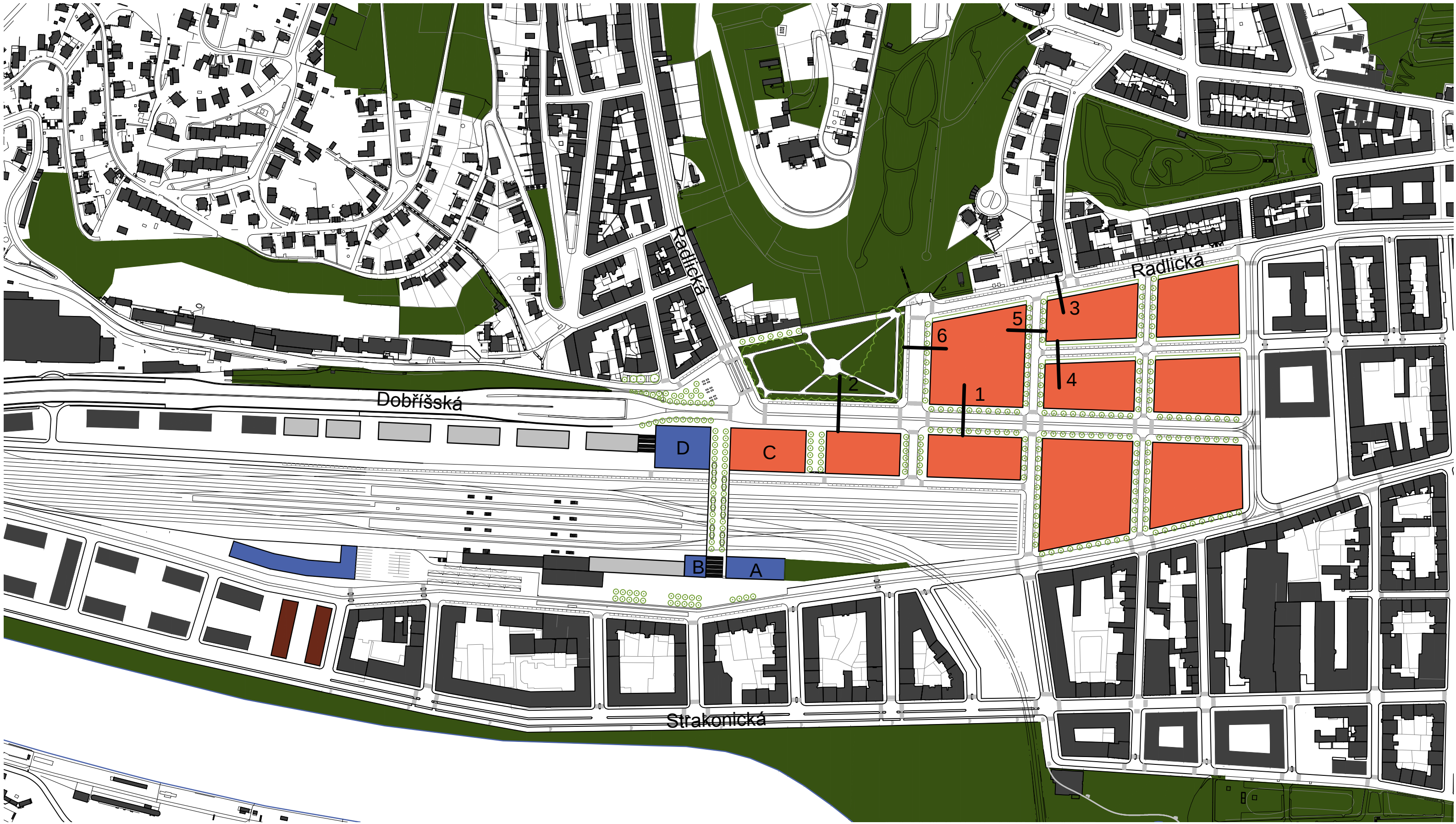
NÁVRH



LEGENDA :

- NAVRŽENÉ BUDOVY
- URBANISMUS BC. L. VACOVSKÉHO
- STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA
- PLOCHY ZELENĚ
- VLTAVA

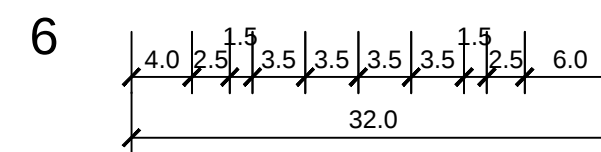
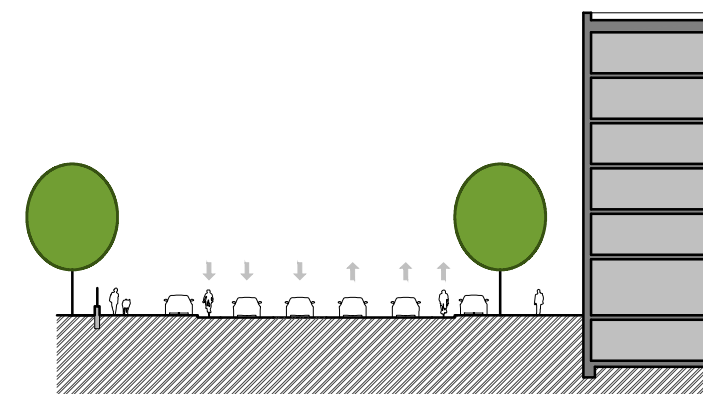
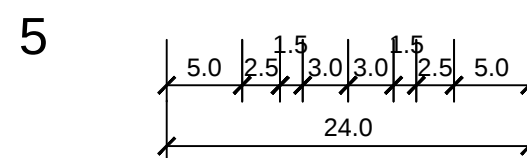
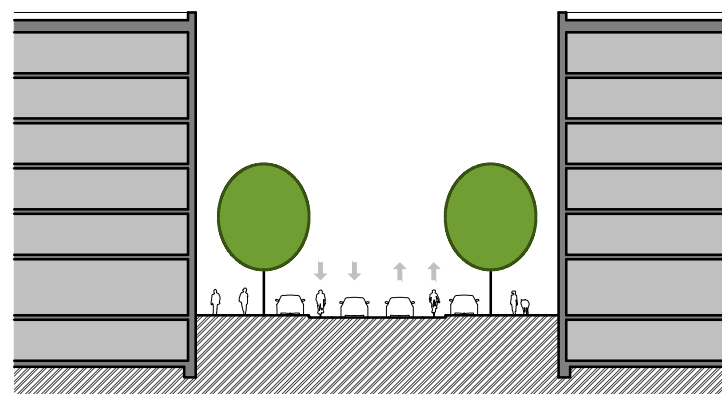
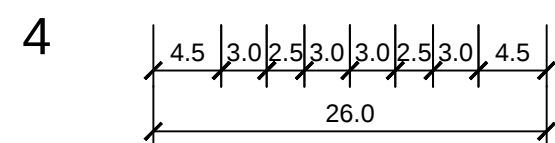
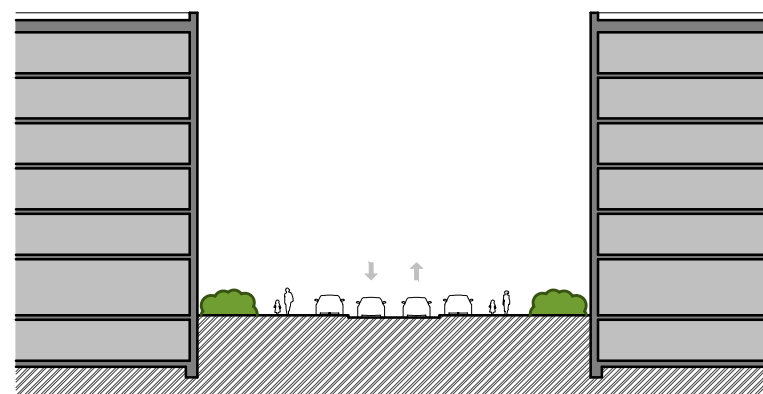
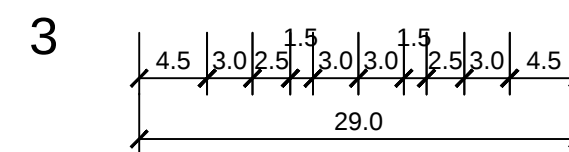
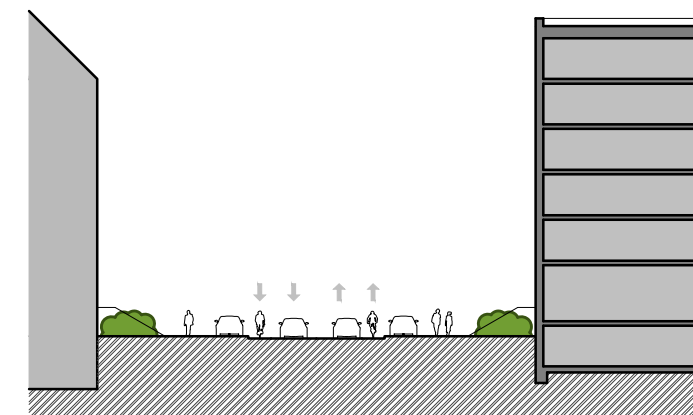
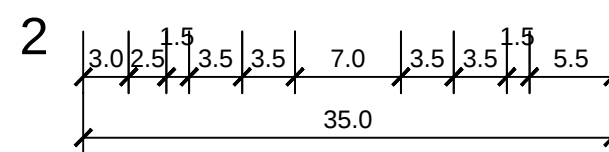
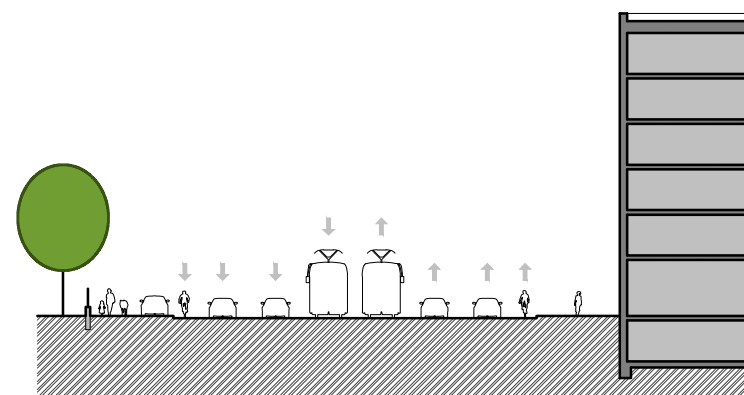
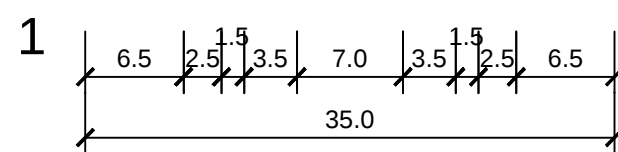
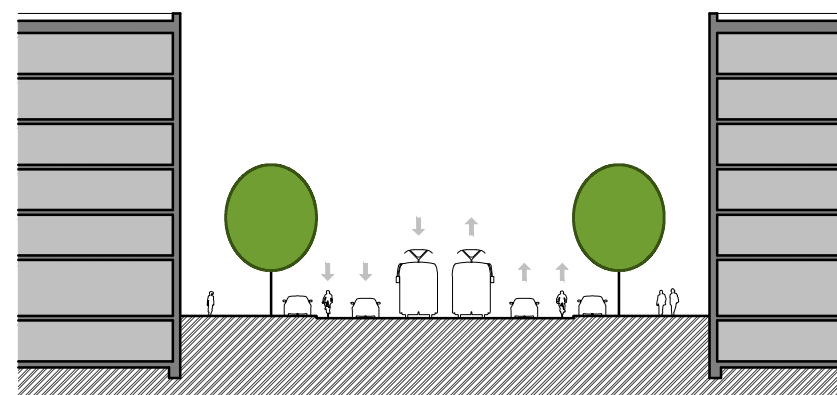
SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ 1:5000

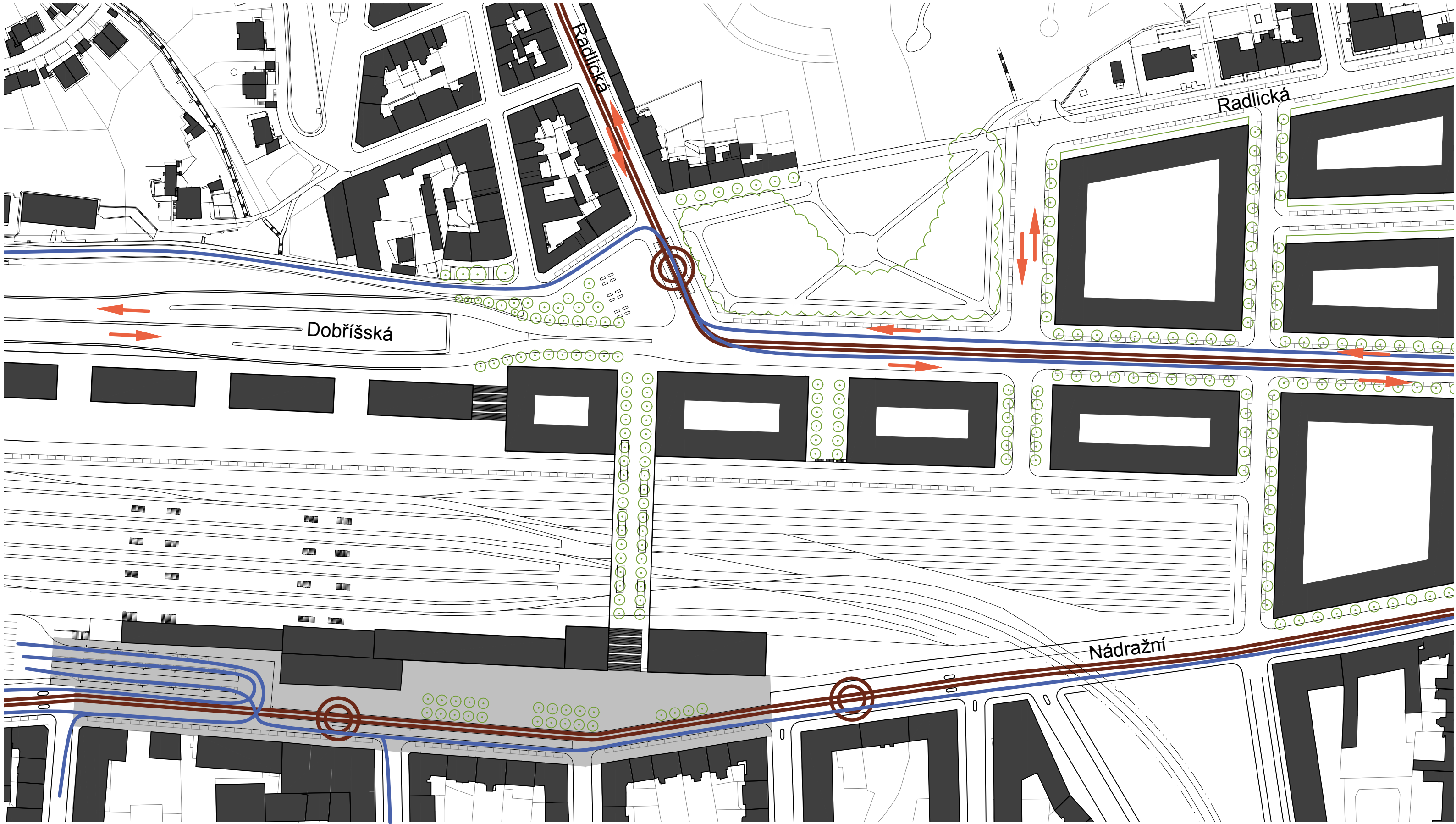


LEGENDA :

-  OBYTNÉ BUDOVY
-  ADMINISTRATIVNÍ BUDOVY
-  SKLADY, VÝROBNY, PRODEJNY
-  PARKOVACÍ DŮM

CELKOVÁ SITUACE 1:4000





LEGENDA :

-  PĚŠÍ ZÓNA
-  TRAMVAJ
-  TRAMVAJOVÁ ZASTÁVKA
-  HLAVNÍ DOPRAVNÍ TRASY
-  TRASY AUTOBUSŮ

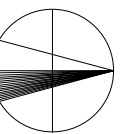


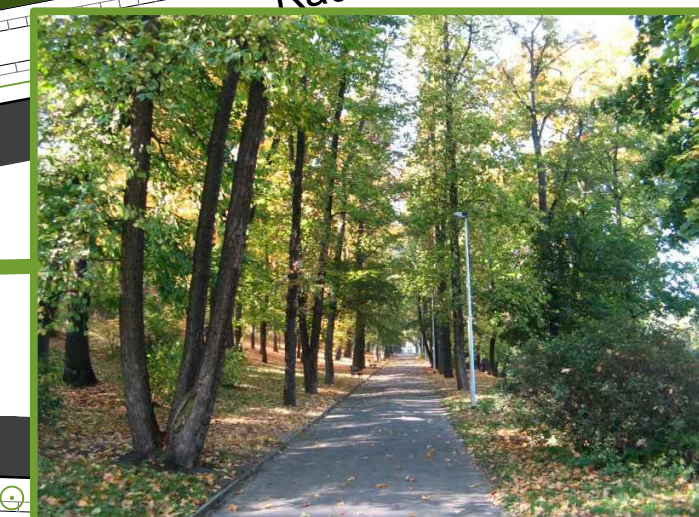
SCHÉMA DOPRAVY 1:2000



RADLICKÉ NÁMĚSTÍ LEŽÍ NA KŘÍŽOVATCE DOPRAVNÍCH I PĚŠÍCH TRAS, JE ZDE TRAMVAJOVÁ A AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA A NÁMĚSTÍ SPOJUJE MOST PŘES NÁDRAŽÍ S PARKEM SANTOŠKA. PROSTOR JE UZPŮSOBEN PRO POŘÁDÁNÍ TRHŮ.



Radlická



PARK SANTOŠKA REPREZENTUJE V NOVĚ BUDOVANÉ STRUKTUŘE ZÁSTAVBY PŮVODNÍ HODNOTY. JEHO ROZŠÍŘENÍM VZNIKÁ PROSTOR PRO NÁSTUP NA PAVÍ VRCH.



VEŘEJNÝ PROSTOR PŘED NÁDRAŽÍM, LIDÉ ZDE ČEKAJÍ NA VLAK ČI TRAMVAJ NEBO NAVŠTĚVUJÍ CÍLE V PŘÍLEHLÉM PARTERU. ZELEŇ ZDE VYTVÁŘÍ PROSTOR PRO SETRVÁNÍ V MÍSTĚ A ZÁROVEŇ ODDĚLUJE HROMADNOU DOPRAVU OD PĚŠÍ.



MOST COBY ZELENÁ ULICE. PŘEDMOSTÍ JE VYŽIVOVÁNO VEŘEJNÝM PARTEREM A MOST SÁM NABÍZÍ PLOCHY PRO ODPOČINEK A VÝHLED NA VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ.

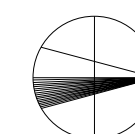
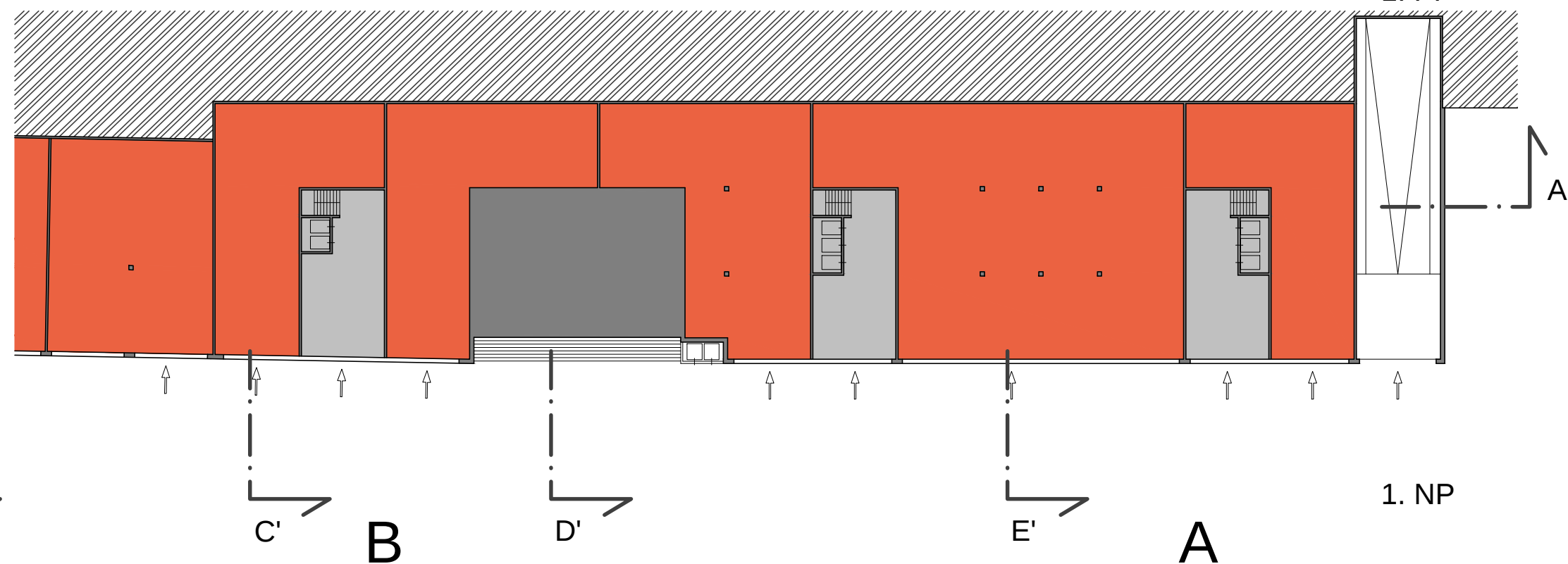
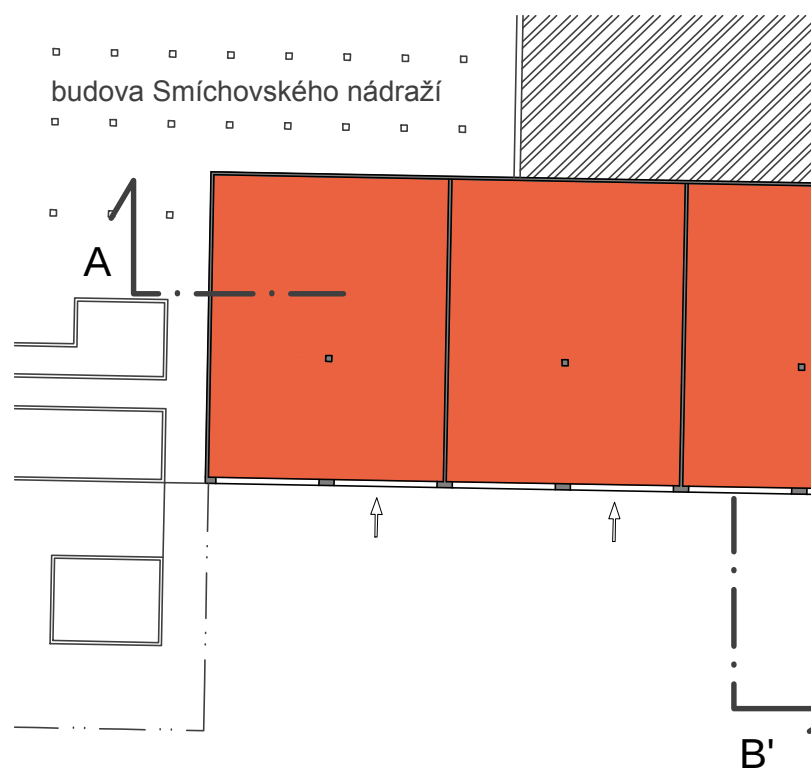
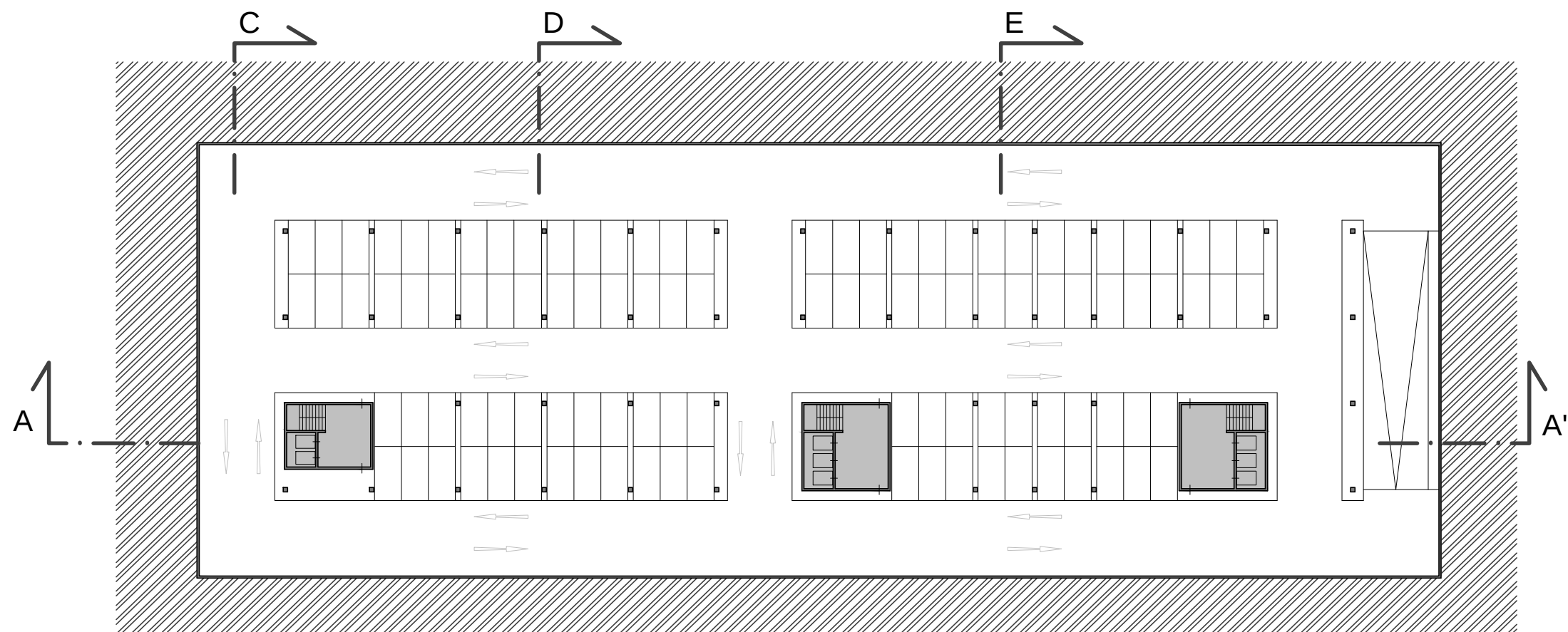
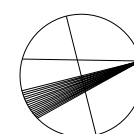


SCHÉMA ZELENĚ 1:2000

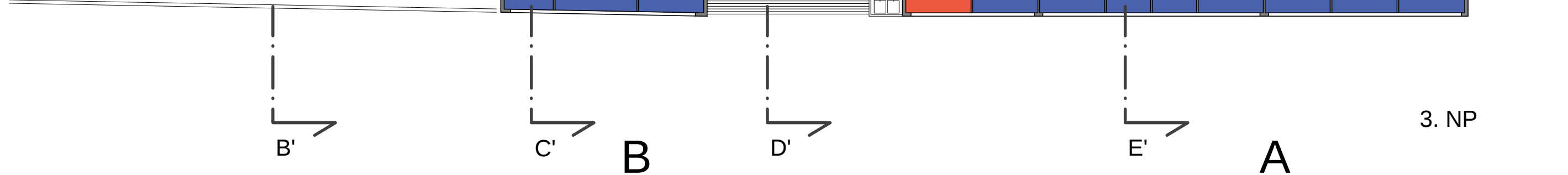
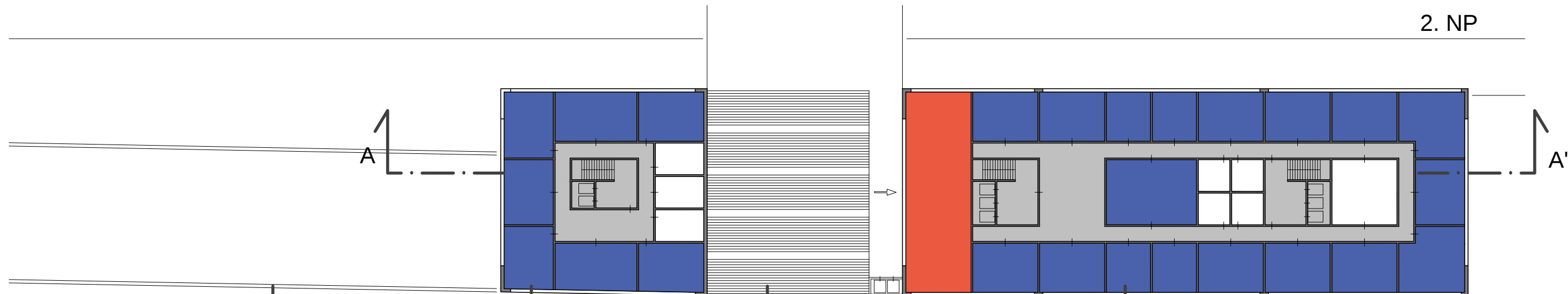
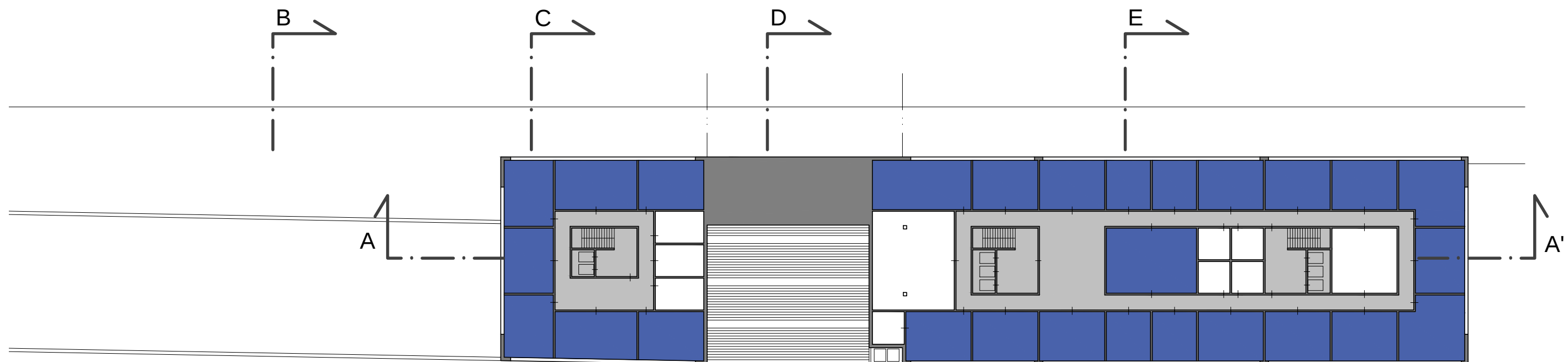


LEGENDA :

- BYTY
- ADMINISTRATIVNÍ PLOCHY
- KOMERČNÍ PLOCHY
- GARÁŽE, SKLADY, ZÁZEMÍ
- PLOCHY KOMUNIKACÍ

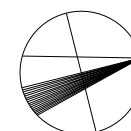


PŮDORYSY BUDOV A A B 1:500

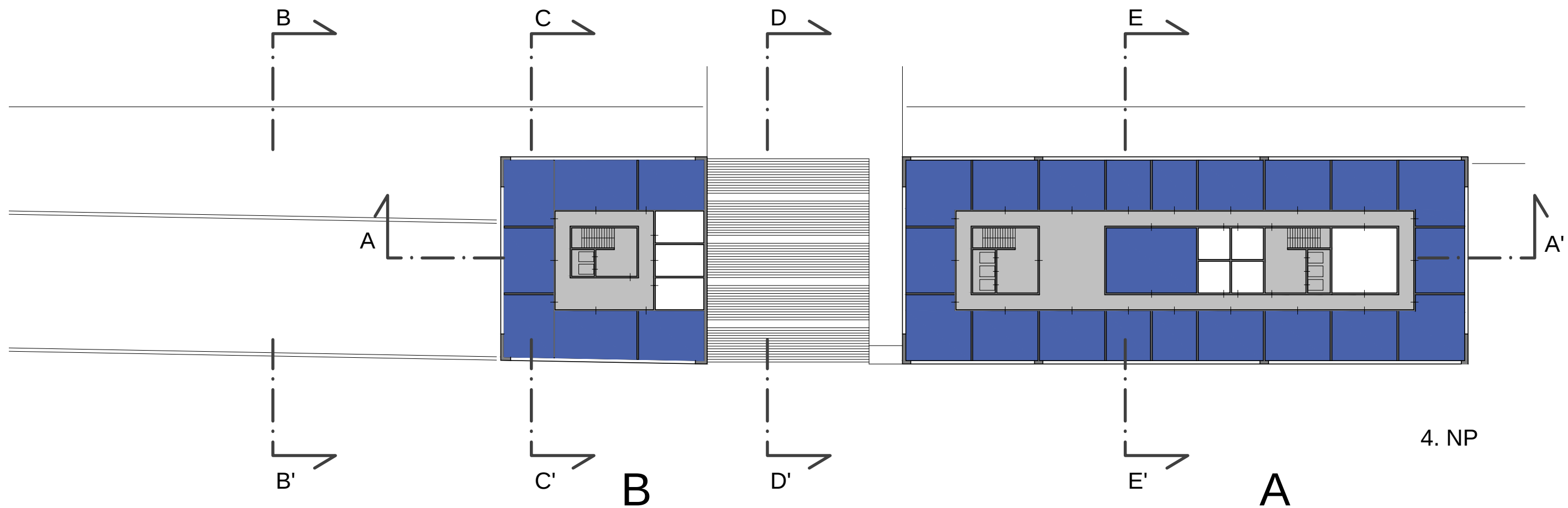


LEGENDA :

- BYTY
- ADMINISTRATIVNÍ PLOCHY
- KOMERČNÍ PLOCHY
- GARÁŽE, SKLADY, ZÁZEMÍ
- PLOCHY KOMUNIKACÍ

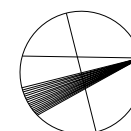


PŮDORYSY BUDOV A A B 1:500

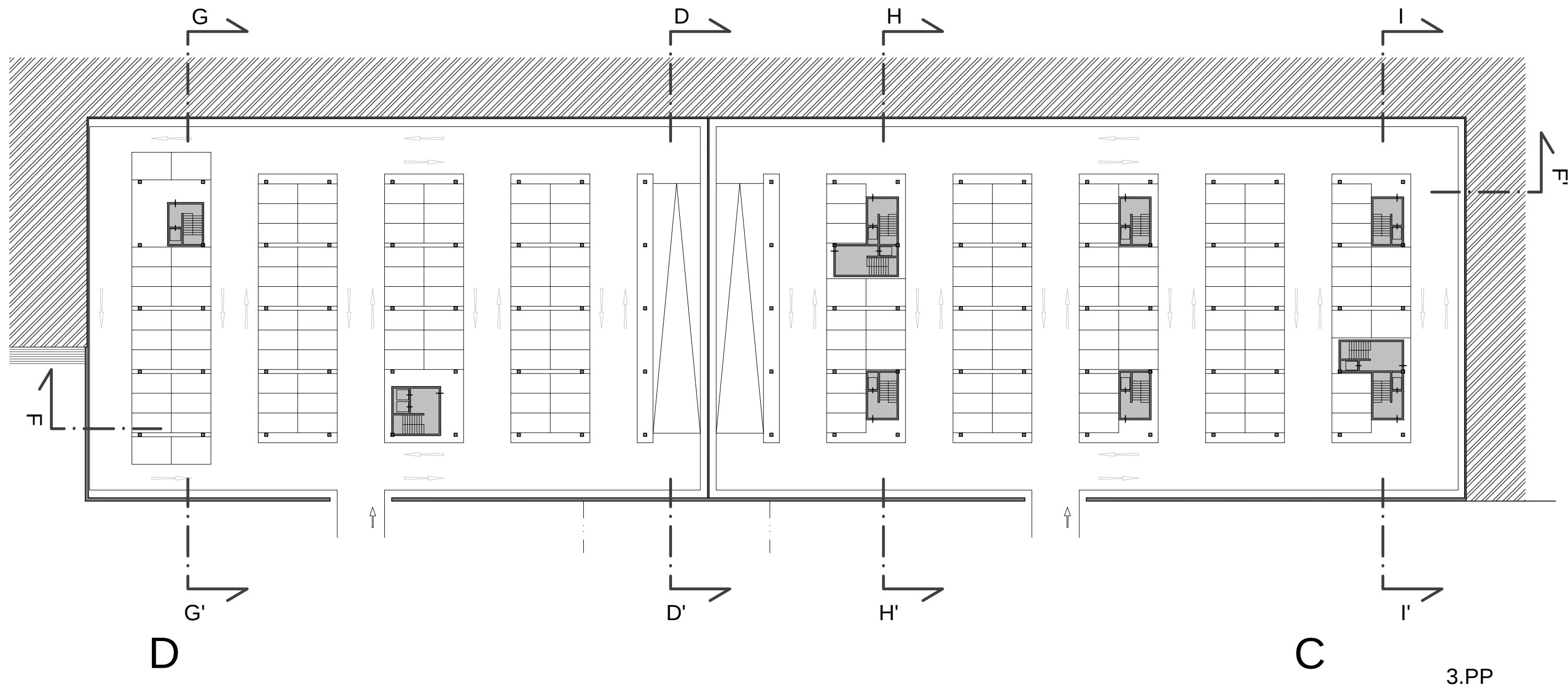


LEGENDA :

- BYTY
- ADMINISTRATIVNÍ PLOCHY
- KOMERČNÍ PLOCHY
- GARÁŽE, SKLADY, ZÁZEMÍ
- PLOCHY KOMUNIKACÍ

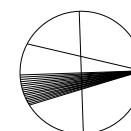


PŮDORYSY BUDOV A A B 1:500

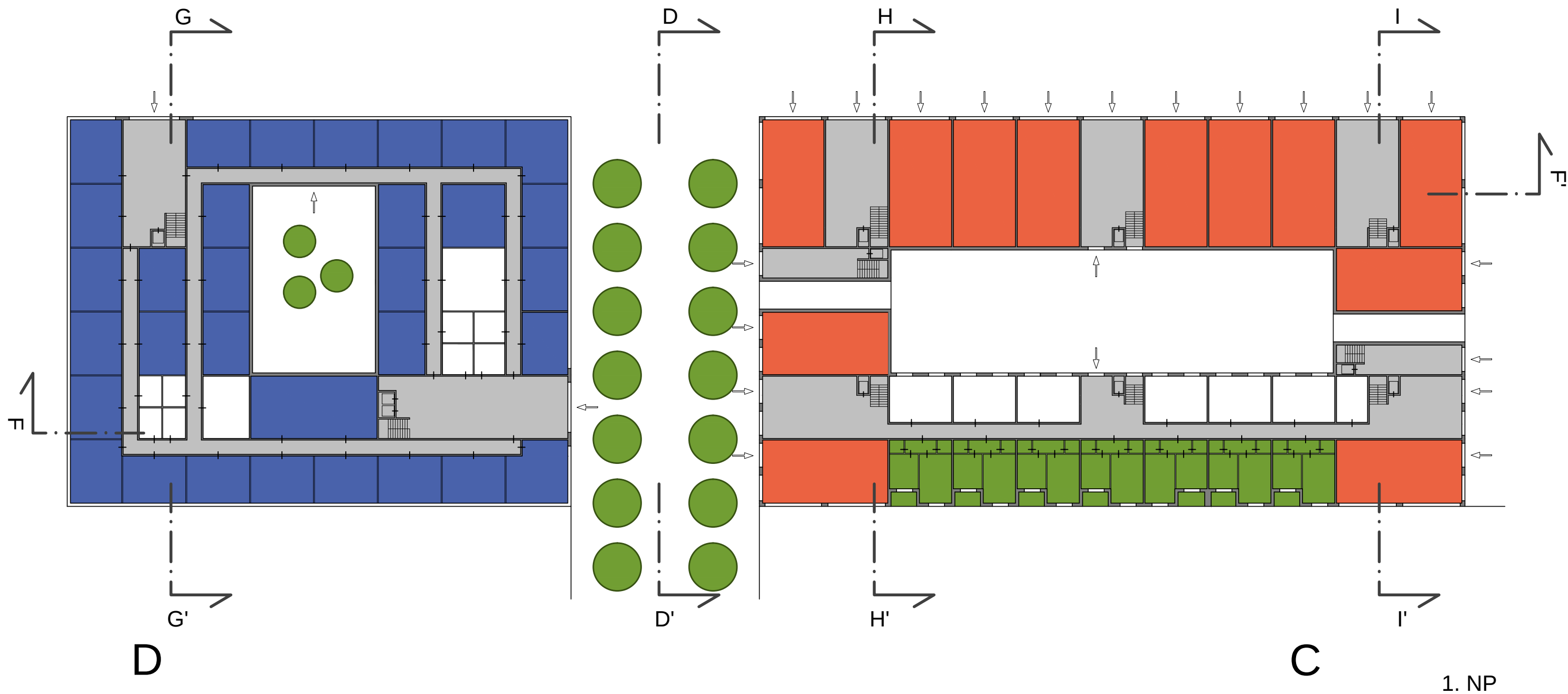


LEGENDA :

- BYTY
- ADMINISTRATIVNÍ PLOCHY
- KOMERČNÍ PLOCHY
- GARÁŽE, SKLADY, ZÁZEMÍ
- PLOCHY KOMUNIKACÍ



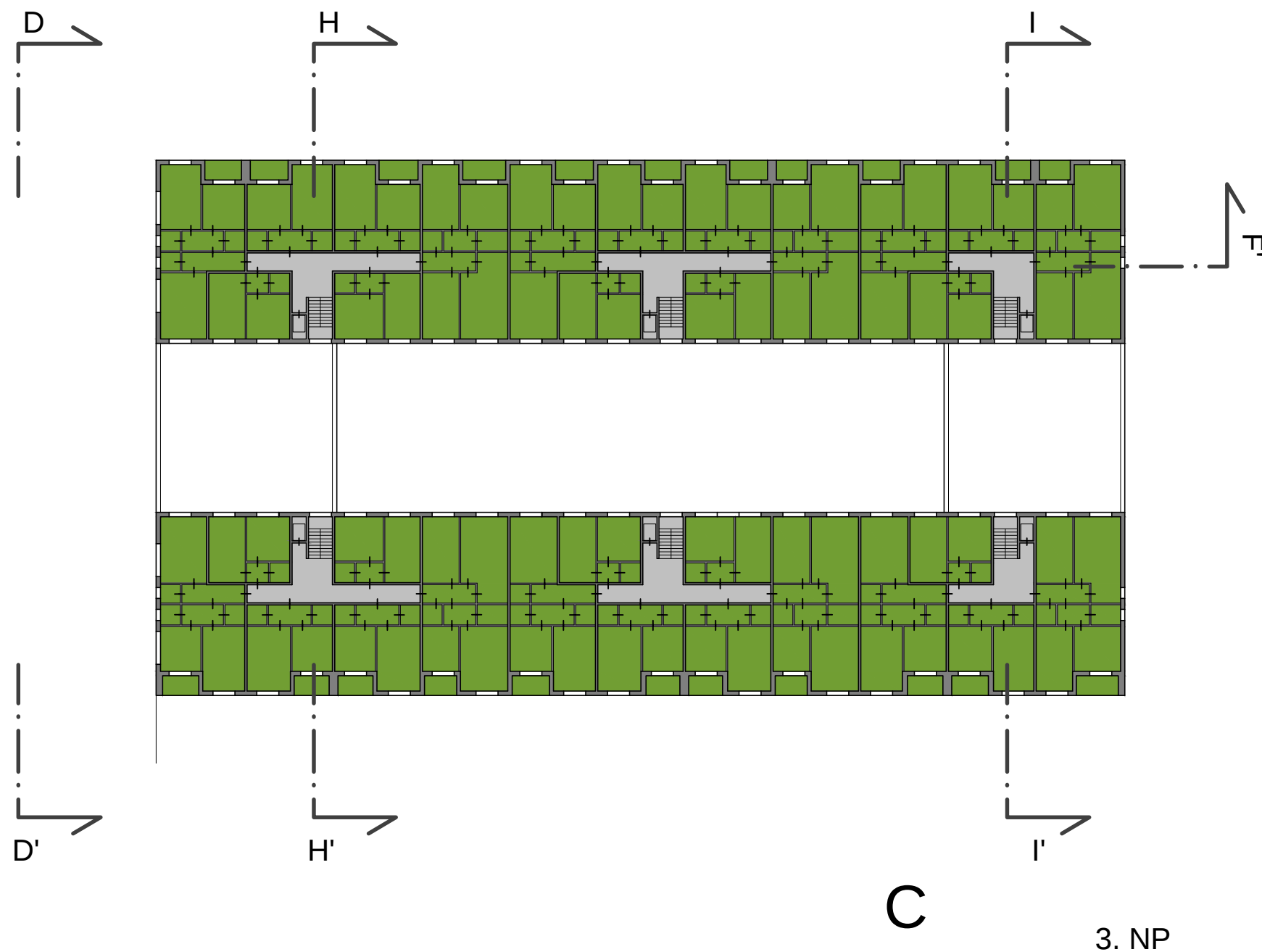
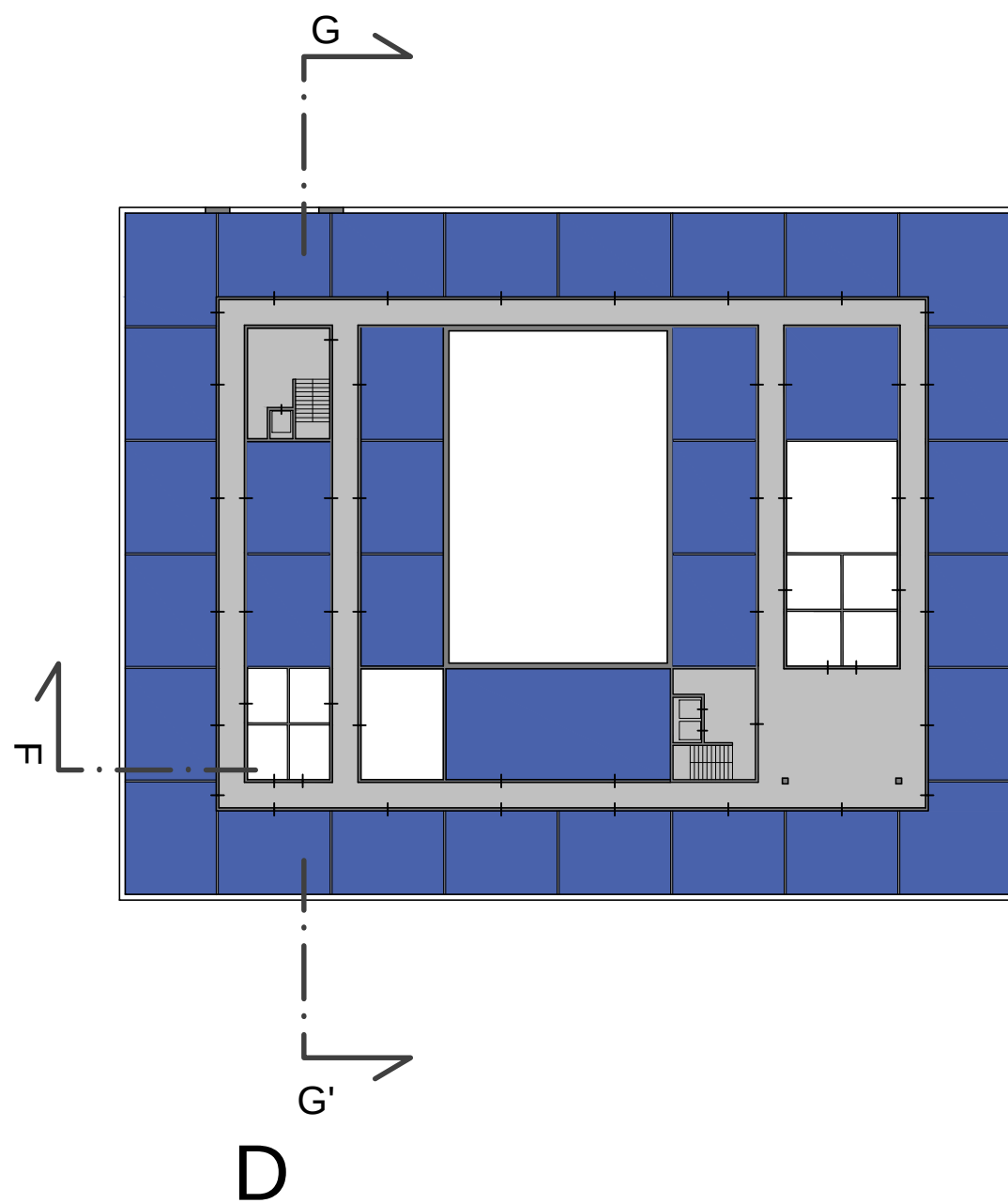
PŮDORYSY BUDOV C A D 1:500



LEGENDA :

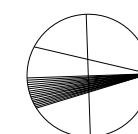
- BYTY
- ADMINISTRATIVNÍ PLOCHY
- KOMERČNÍ PLOCHY
- GARÁŽE, SKLADY, ZÁZEMÍ
- PLOCHY KOMUNIKACÍ

PŮDORYSY BUDOV C A D 1:500



LEGENDA :

- BYTY
- ADMINISTRATIVNÍ PLOCHY
- KOMERČNÍ PLOCHY
- GARÁŽE, SKLADY, ZÁZEMÍ
- PLOCHY KOMUNIKACÍ



PŮDORYSY BUDOV C A D 1:500

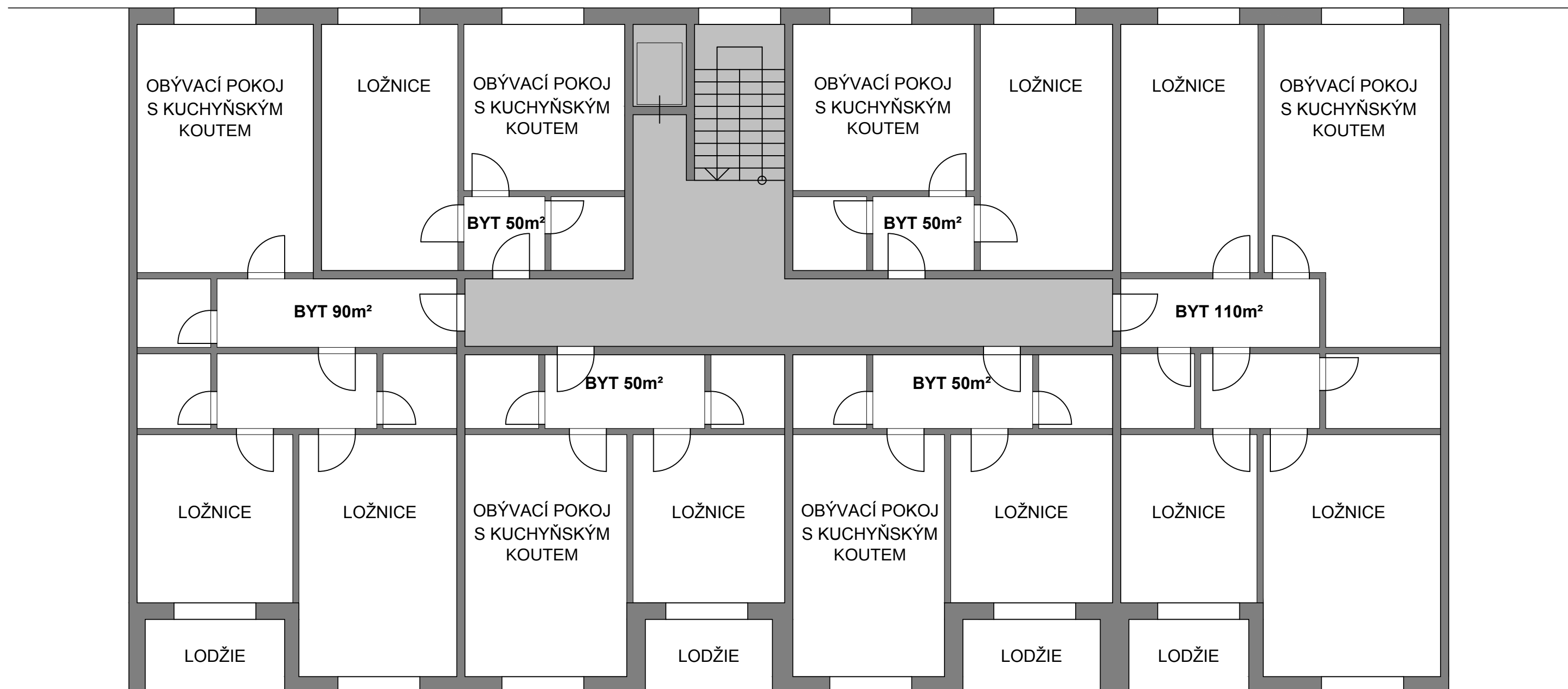
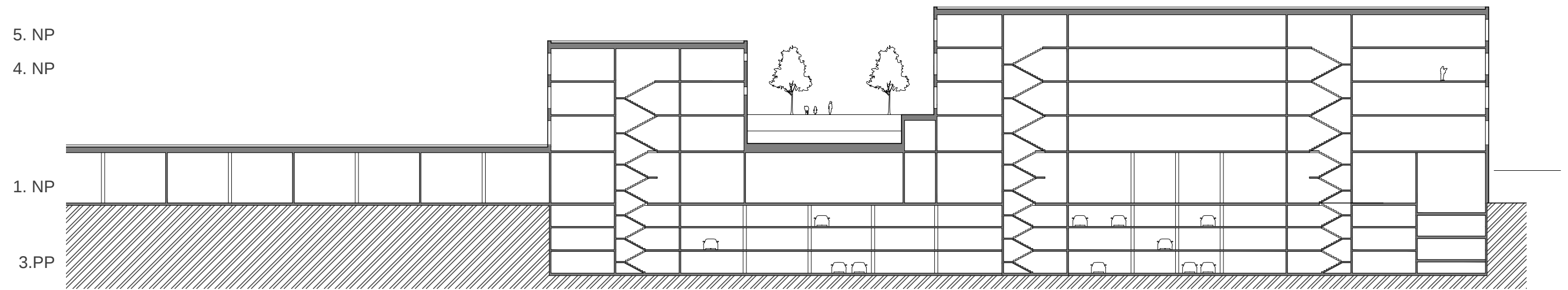
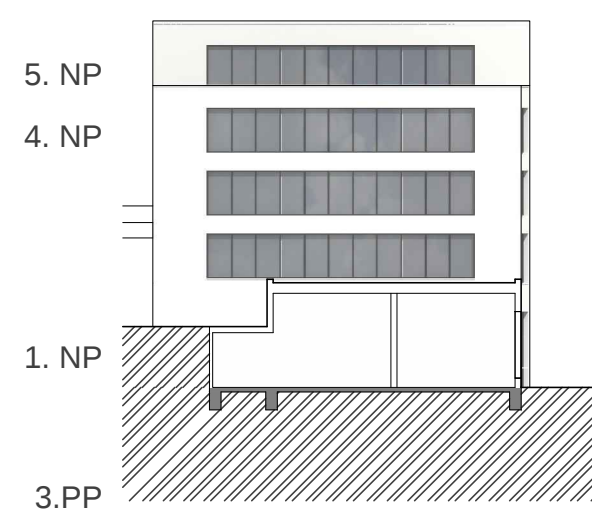


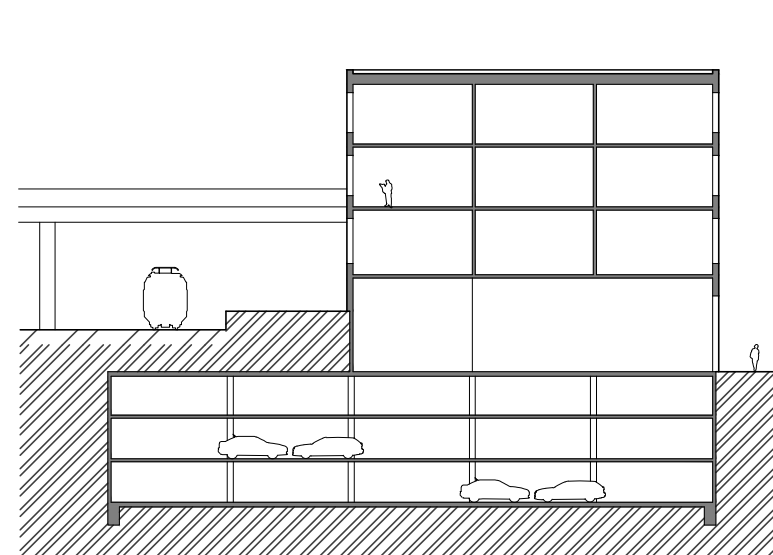
SCHÉMA BYTOVÉ SEKCE 1:100



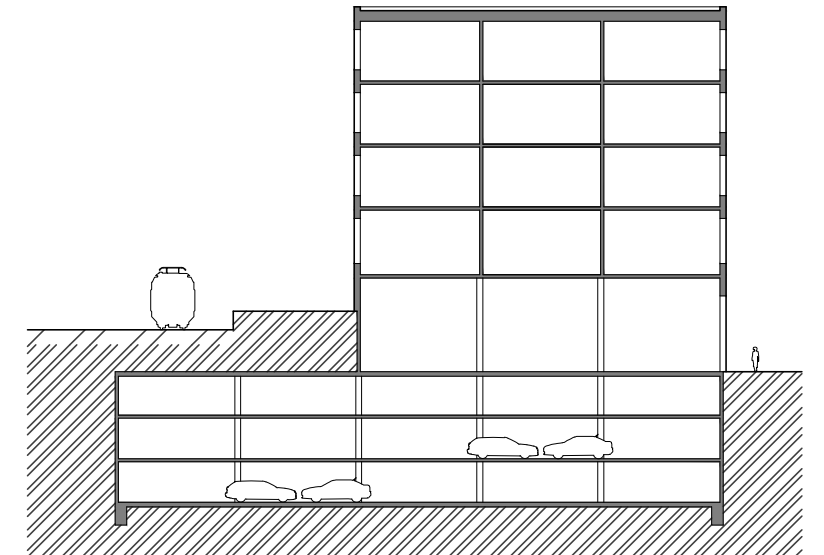
A-A'



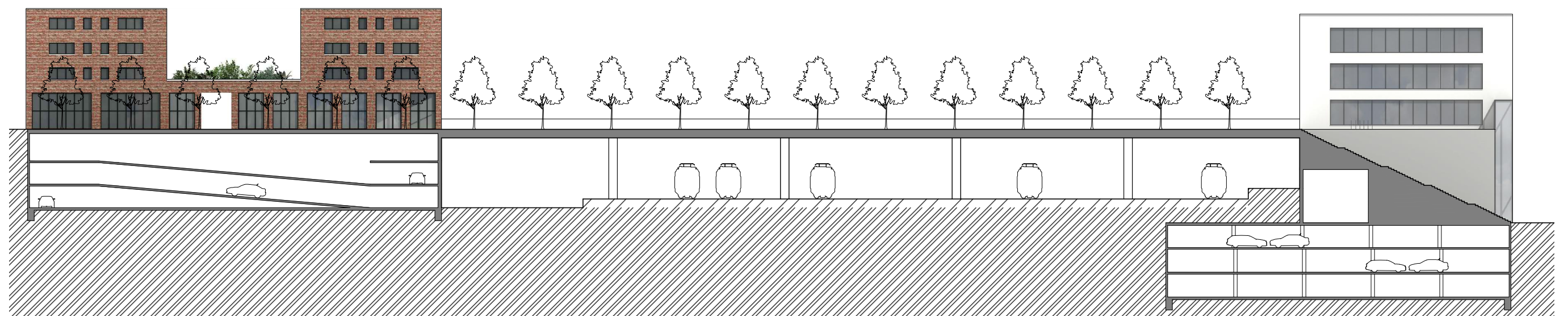
B-B'



C-C'

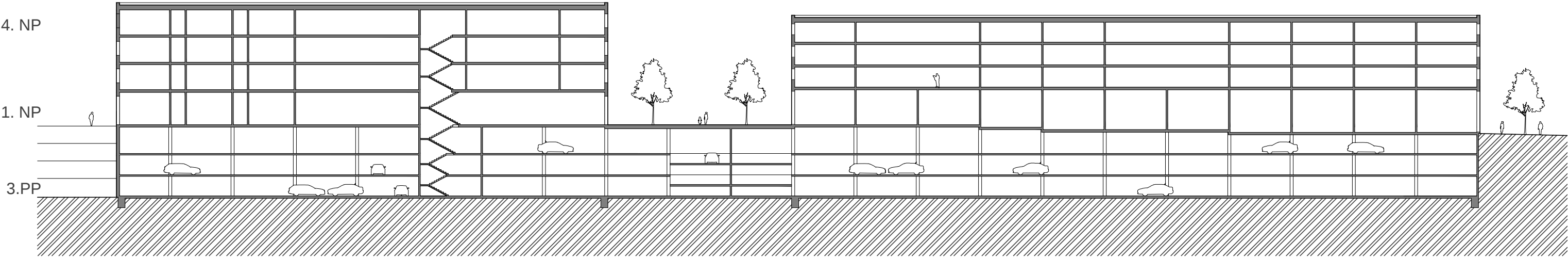


E-E'

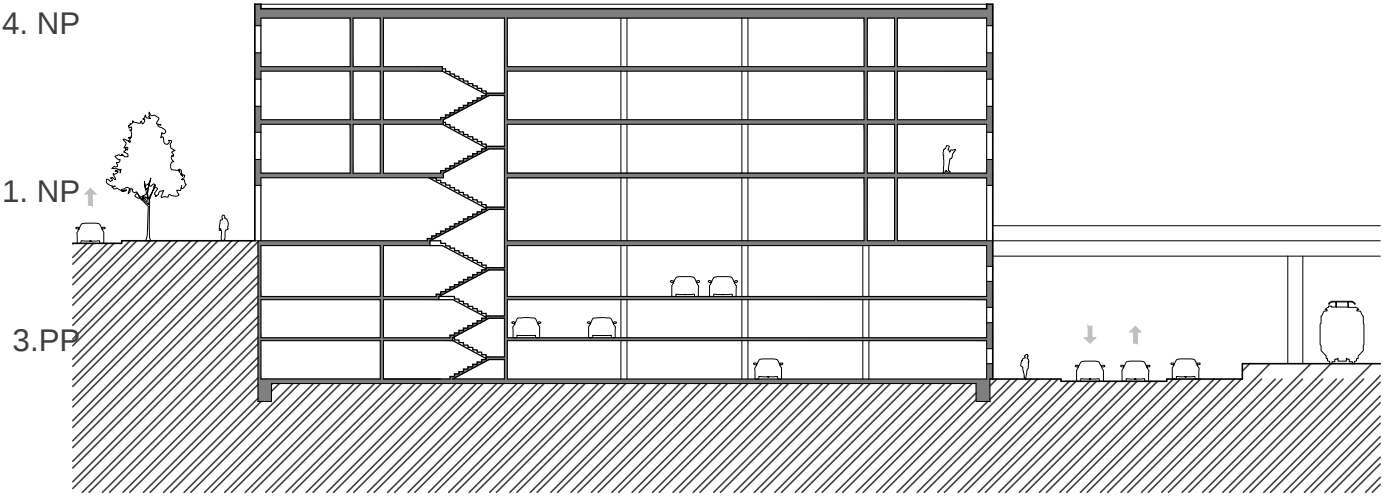


D-D'

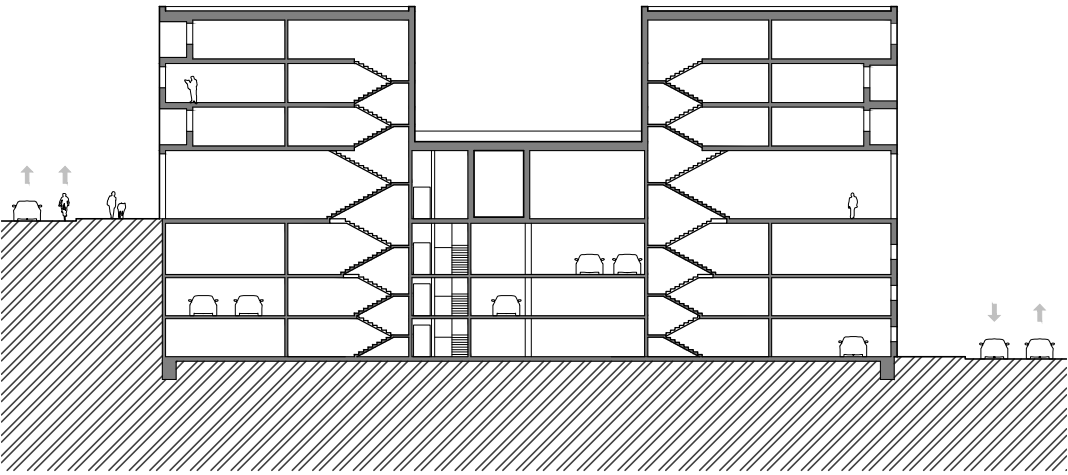
ŘEZY 1:500



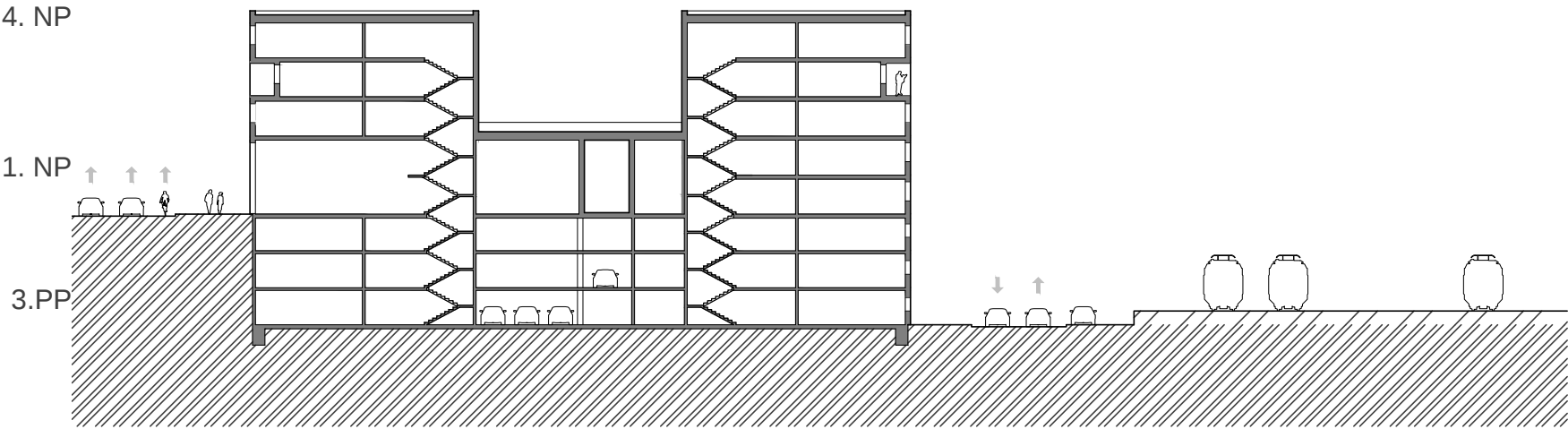
F-F'



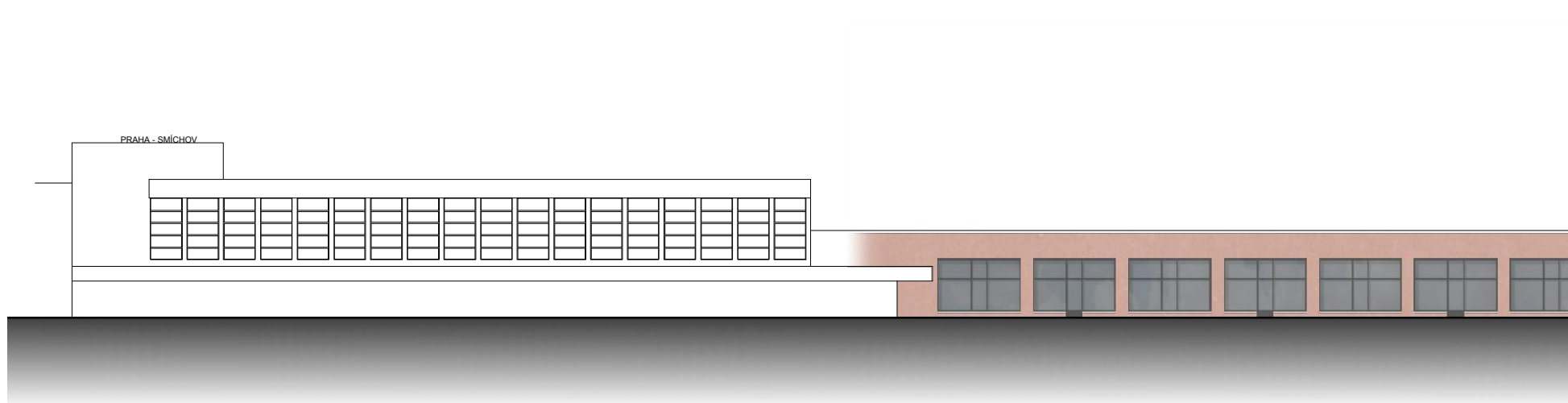
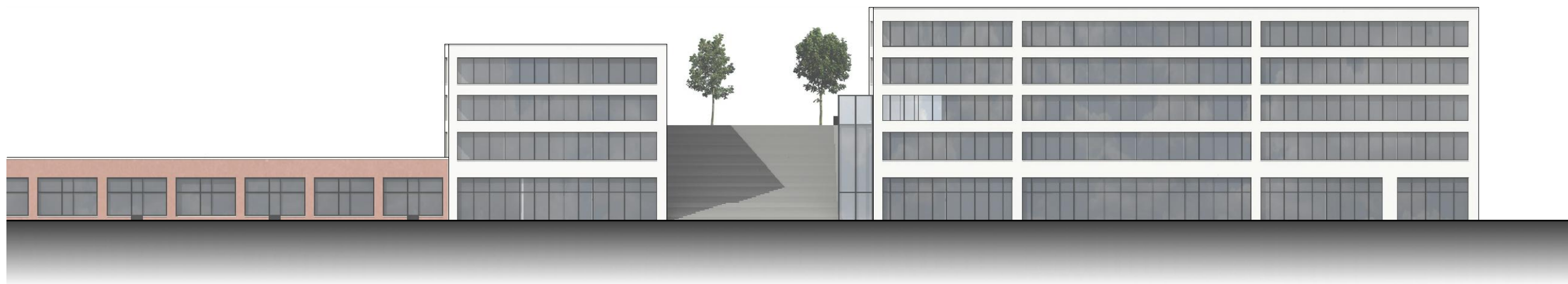
G-G'



H-H'

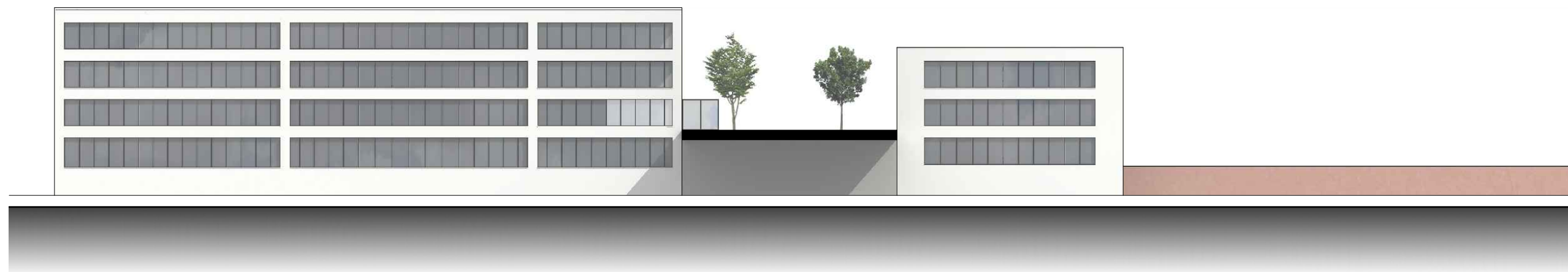


I-I'

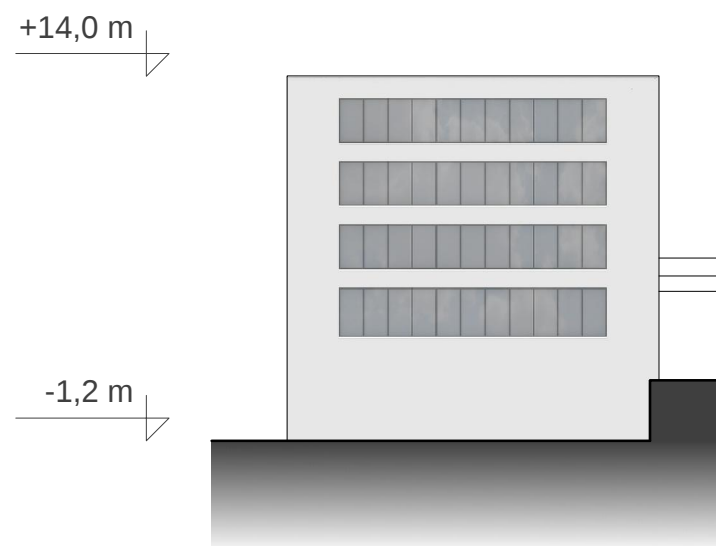


VÝCHODNÍ POHLED NA BUDOVY A, B A STÁVAJÍC NÁDRAŽÍ

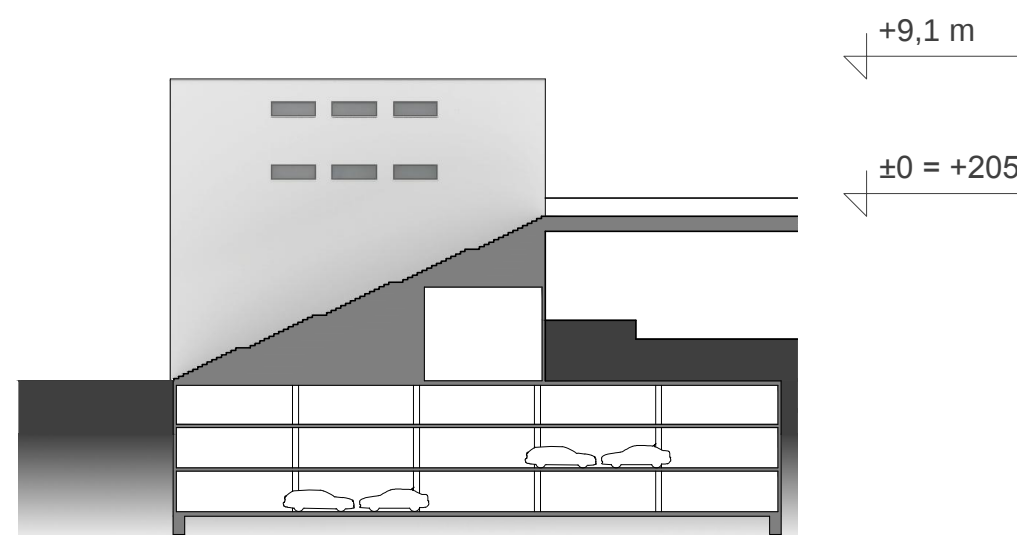
POHLEDY 1:500



ZÁPADNÍ POHLED, BUDOVY A A B

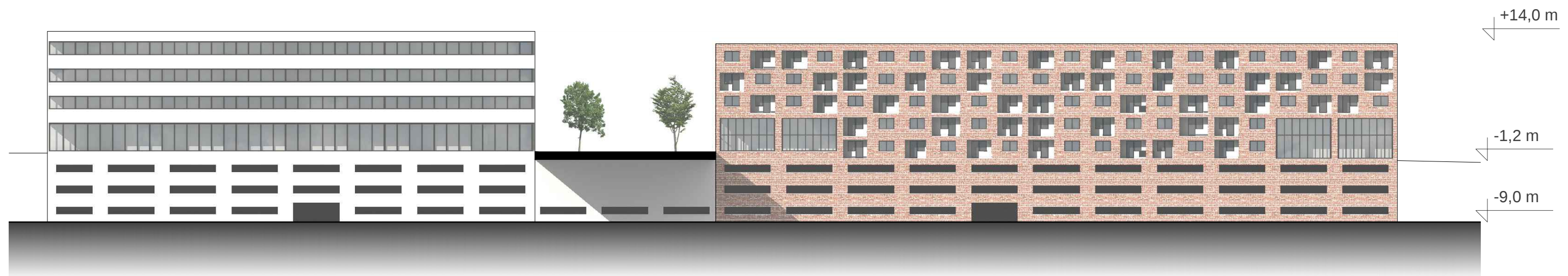


SEVERNÍ POHLED, BUDOVA A



SEVERNÍ POHLED, BUDOVA B

POHLEDY 1:500

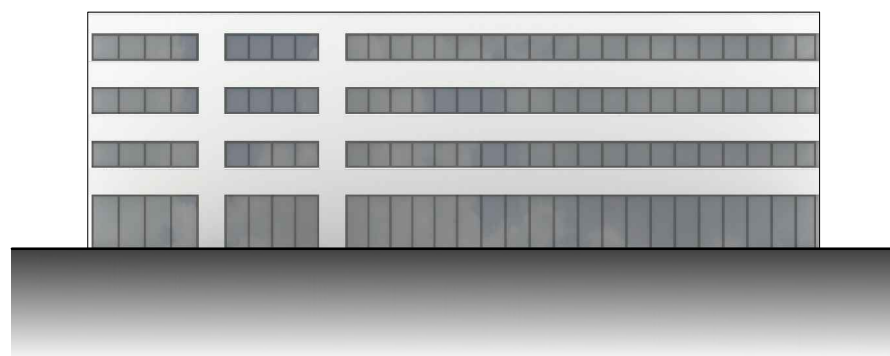


VÝCHODNÍ POHLED, BUDOVY C A D

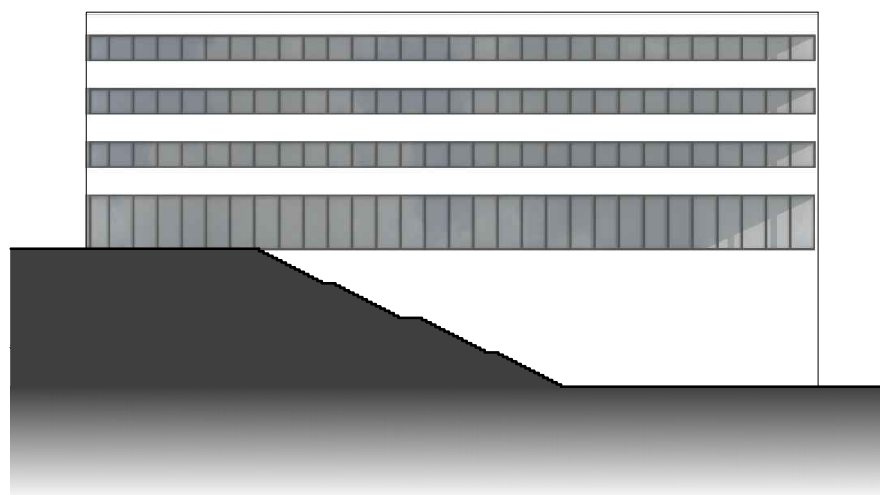


ZÁPADNÍ PODLED, BUDOVY C A D

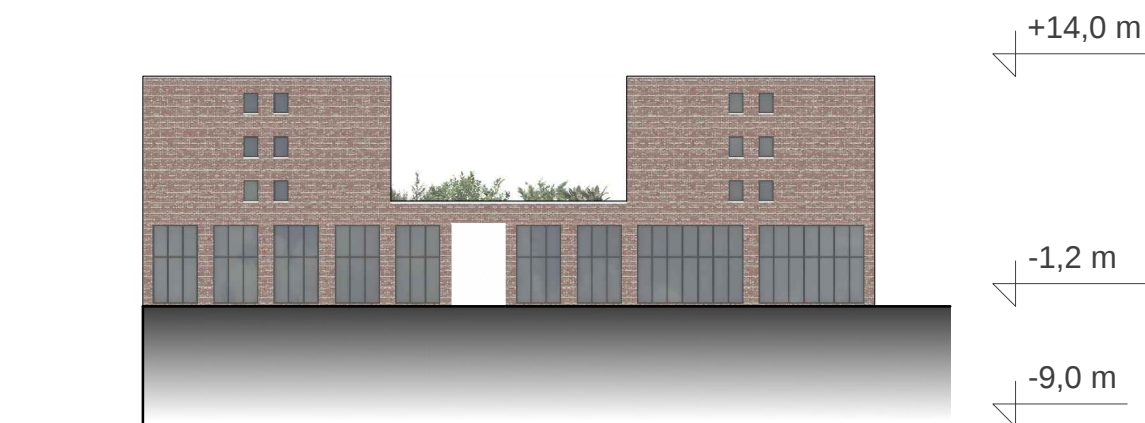
POHLEDY 1:500



SEVERNÍ POHLED, BUDOVA D



JIŽNÍ POHLED, BUDOVA D



SEVERNÍ POHLED, BUDOVA C



CELKOVÝ POHLED OD SEVERO VÝCHODU



SMÍCHOVSKÁ STRANA MOSTU



VSTUP NA MOST Z RADLIC



POHLED PŘES NÁDRAŽÍ

ZDROJE

mapové podklady a ortofoto mapy	http://mapy.cz/#x=14.407317&y=50.065522&z=14&d=ward_13686_1&t=s&l=16&c=2-8-14-15
archivní a historické mapy	http://archivnimapy.cuzk.cz/
územní plán prahy	http://wgp.urm.cz/tmaps/tms/aplk/arcgis_api/ck_1842/index.html?view=7457-1
územně analytické podklady	http://wgp.praha-mesto.cz/tms/projects_h/cmp08/index.php?autolog_anonymous=true&m_map_size=&m_wms_urm=true&m_up=true
	http://www.urm.cz/cs/uzemne_analyticke_podklady

všechny internetové odkazy jsou platné k 24. 5. 2013