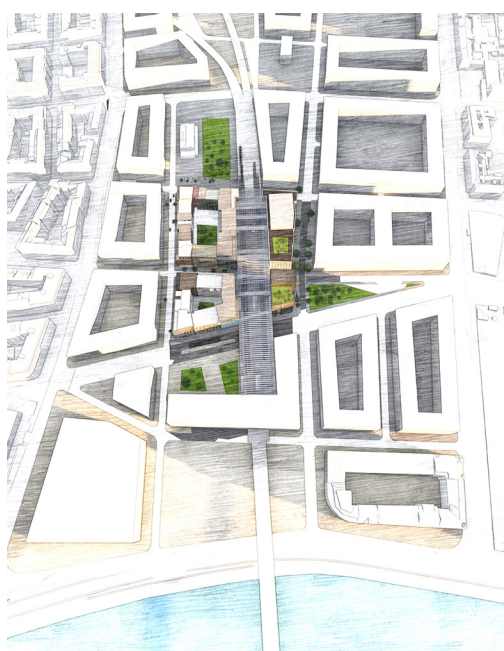




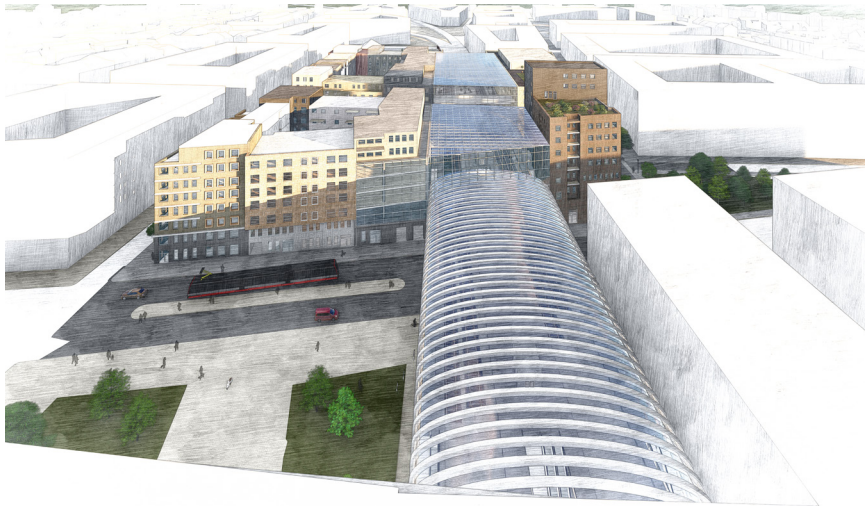
Kateřina Linartová
NÁDRAŽÍ BUBNY
diplomová práce

NÁDRAŽÍ BUBNY

diplomová práce

Bc. Kateřina Linartová, **autor**
Doc. Ing. Arch. Miroslav Cikán, **vedoucí práce**
Ing. Arch. Vojtěch Ertl, **asistent**

Fakulta architektury
České vysoké učení technické v Praze
Květen 2017



NÁDRAŽÍ BUBNY - ANOTACE

Diplomová práce se zabývá návrhem Nádraží Praha - Bubny, které je umístěno do reurbanizovaného území Nových Bubnů, jejichž návrh byl také součástí práce. Návrh nádraží představuje symbiózu mezi městskou strukturou a dopravní infrastrukturou. K nádraží se svou hmotou připojují městské domy, které tak využívají intenzitu pěšího provozu a oživují transportní plochy. Nádražní hala je umístěna pod nástupištěm a tvoří zároveň obchodní platformu. Domy obklopující nádraží tvoří bloky, které svým měřítkem citlivě navazují na městskou strukturu.

NÁDRAŽÍ BUBNY - OBSAH

Diplomní seminář	11
nádraží 21. století	
evropská nádraží současnosti	
srovnání pražských nádraží	
Nádraží Praha - Bubny	19
historie	
širší vztahy	
Bubny v plánech	
Návrh	25
urbanismus	
koncept	
situace	
řezy a perspektivy ulic	
řezoperspektiva podélná	
půdorysy	
řezoperspektiva příčná	
detail nádražní haly	
vizualizace	

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Kateřina Linartová
AR 2016/2017, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) NÁDRAŽÍ PRAHA - BUBNY

(AJ) RAILWAY STATION PRAHA - BUBNY

JAZYK PRÁCE:

Vedoucí práce: Doc. Ing. Arch. Miroslav Cikán

Ústav: 15128 Ústav navrhování II

Oponent práce: Ing. Arch. Jan Holna

Klíčová slova
(česká): Nádraží Bubny

Anotace
(česká):

Diplomová práce se zabývá návrhem Nádraží Praha - Bubny, které je umístěno do reurbanizovaného území Nových Bubnů, jejichž návrh byl také součástí práce. Návrh nádraží představuje symbiózu mezi městskou strukturou a dopravní infrastrukturou. K nádraží se svou hmotou připojují městské domy, které tak využívají intenzitu pěšího provozu a oživují transportní plochy. Nádražní hala je umístěna pod nástupištěm a tvoří zároveň obchodní platformu. Domy obklopující nádraží tvoří bloky, které svým měřítkem citlivě navazují na městskou strukturu.

Anotace (anglická):

This diploma project intends to solve an urban development in a location centered around Prague's Bubny railway station. The whole area is being redeveloped into a new city district, Nové Bubny. The design of the railway station brings both urban and transport structures into a working symbiosis. New buildings are interconnected to the mass of the station and participate in the street life around it. The station hall is located beneath the platform and serves as a shopping market. All buildings around the station form urban blocks with a sense of scale and delicately complete local urban structure.

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 25.5. 2017

podpis autora-diplomanta



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

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: Bc. Kateřina Linartová

datum narození: 18.1 1993

akademický rok / semestr: 2016/2017 LS

obor: Architektura a urbanismus

ústav: 15128 Ústav navrhování II

vedoucí diplomové práce: Doc. Ing. Arch. Miroslav Cikán

téma diplomové práce:

Areál nádraží v Praze- Bubny

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Předmětem diplomové práce je návrh nádraží Praha - Bubny tvořící architektonicky-urbanistickou vizi nového významného dopravního uzlu Prahy. Práce bude kriticky implementovat dopravní koncepci Holešovického meandru v souvislosti s dopravní strategií Prahy. Vyhodnotí budoucí vývoj a významu nádraží Holešovice a nádraží Bubny. Návrh je podmíněn předpokladem realizace železničního spojení Praha – Kladno, vytvořením kolejového spojení Hlavní nádraží – Bubny a možným prodloužením trasy metra D až do stanice Vltavská. Práce bude zpracovávána na základě návrhu pražské dopravní strategie dle Metropolitního plánu hl. města Prahy z roku 2016.

2/

Směrným cílem návrhu bude vytvoření dopravního uzlu vlakové dopravy, MHD IAD ve vazbě na předpokládanou městskou třídu, stávající nádraží Praha Bubny s respektem, případnou integrací objektu stávající budovy nádraží s vloženou pietní funkcí, s ponecháním nebo promyšlenou redislokací památníku holocaustu sochaře Aleše Veselého. Dopravní uzel předpokládá také další polyfunkční vazby a aktivaci městského parteru ve formě intenzivnější lokalizace objektů obchodu a služeb, P+R, carsharing v nově se utvářející městské struktuře Holešovice – Bubny v lokalitě brownfieldu vlakového nádraží. Cílem bude integrovaný nenásilný soubor objektů areálu nádraží, které se přirozeně zapojí do vznikající městské struktury správně voleným měřítkem.

Součástí detailu návrhu bude i bezprostředně přiléhající veřejný prostor města s návrhem materiality, zeleně, mobiliáře a osvětlení, ale také veřejný prostor hlavních prostor dopravního uzlu, včetně názoru na povrchy mobiliář informační systém s osvětlením. Příkladem nevhodného řešení jsou nové stanice metra včetně navazujících veřejných prostranství a detailu města.

Návrh by měl být směrným příkladem decentního řešení dopravní stavby jak měřítkem, funkcí, navazujících funkcí, stavebního řešení konstrukce, ale i nenásilným, nehlukým detailem.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

- autorská zpráva
- vysvětlující schémata a diagramy
- hlavní výkres řešené oblasti 1:5000 (A2), 1:7500 (A3)
- výkres bližší situace 1:1000-2000 (A3)
- návrh nádraží – půdorysy, řezy, pohledy 1:200, 500-750
- vizualizace interiéru i exteriéru

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- fyzický model 1:250/1:1000
- poster
- portfolio 2x
- CD s výstupy 2x

Datum a podpis studenta

2.3. 2017



Datum a podpis vedoucího DP

1.3. 2017

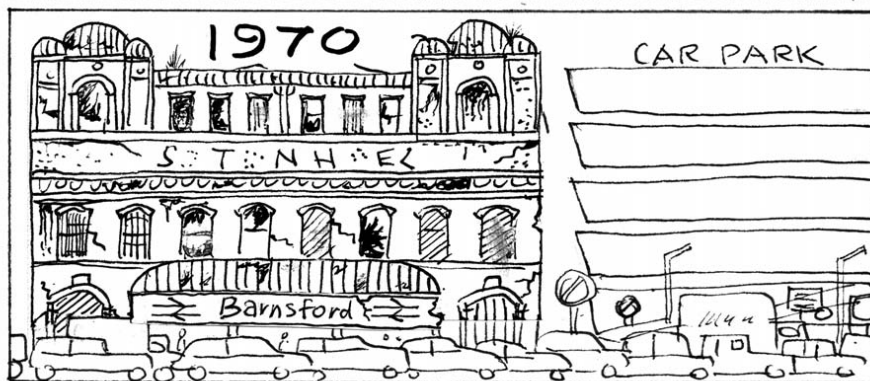
Datum a podpis děkana FA ČVUT registrováno studijním oddělením dne

13.4. 2018



d. l. 10. 18





DIPLOMNÍ SEMINÁŘ

Nádraží jako složitý doopravní uzel, v kontextu centra metropole.

Dopravní uzel jako ohnisko dějů, jako městotvorný prvek.

Dopravní uzel jako predikce k zahuštění zástavby.

Dopravní uzel jako příležitost k oživení parteru.

Nový projekt pražského dopravního uzlu jako příležitost k zapojení ČR do evropské moderní transportní sítě.

Cílem diplomního semináře bylo zmapování současných podob evropských nádraží a transportních reurbanistických projektů.

Dále analýza a porovnání současných významných pražských nádraží a nádraží ve vnitřním městě plánovaných.

Diplomní seminář byl podkladem k výběru nádraží/lokality v rámci pražské metropole, zároveň sloužil k vytvoření programu pro nové pražské nádraží.

NÁDRAŽÍ 21. STOLETÍ

Nádraží podle světových trendů 21. století se snaží ze své složitosti vytěžit maximum.

V průběhu 20 let bylo vyzkoušeno více přístupů k navrhování transportních uzlů. Od intenzifikovaných megadomů se začalo postupně upouštět, reurbanizovaný prostor se více štěpí kvůli většímu zahuštění okolí.

Nádraží jako transportní uzel veřejné dopravy představuje řešení pro budoucí rozvoj stabilní městské struktury. Spolu s transformací zanedbaných industriálních ploch podél železnice dokáže vytvořit vysoce urbanizovaná rozmanitá území s velkou mírou obslužnosti a dostupnosti. Městská struktura se doplňuje v intravilánu, rozvoj probíhá směrem dovnitř města.

Důraz na kvalitu prostředí pro obytnou zástavbu, důležitost veřejných institucí a kulturních staveb.

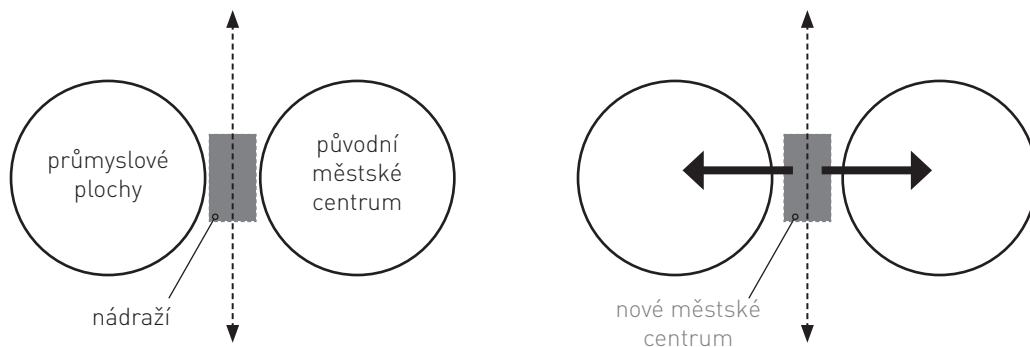
Profit na transformaci historických budov, zachování charakteru místa.

‘It’s better to take an imperfect decision than to decide nothing at all’
- Jan Benthem k navrhování



mezinárodní železniční tratě dle maximální rychlosti

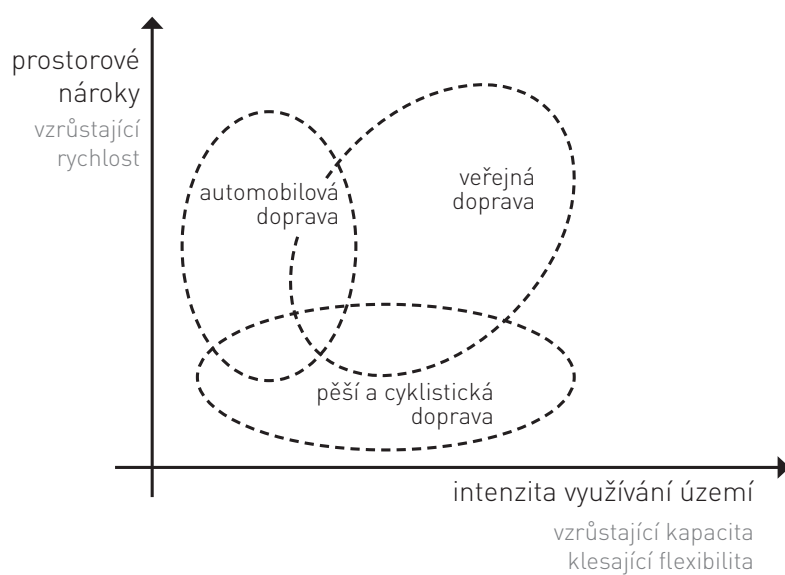
nádraží spojuje a stává se novým centrem



TOD - transit oriented development

= rozvoj měst zaměřený na veřejnou dopravu

- jako východisko výběru mezi rychlostí přepravy a přínosem v podobě intenzity využívání území
- jako prioritní se označuje pěší přesun spolu s využíváním veřejné přepravy
- urbanistická struktura založena na více transportních ohniskách, je zde účel přepravy mezi ohnisky - plní okolní zástavbu



EVROPSKÁ NÁDRAŽÍ SOUČASNOSTI

V západních evropských metropolích je modernizace dopravních uzlů i reurbanizace tranzitních ploch velké téma. Tyto projekty jsou velmi nákladné, jak materiálně, tak kvalifikačně. Stále se hledají lepší modely financování, soutěžení i participace s veřejností. Pro svou rozsáhlost a komplexnost se tyto projekty realizují většinou dlouho od zahájení projektu, úspěšné projekty mají ovšem ve struktuře i ekonomice města nezastupitelnou roli. Evropské metropole díky těmto dopravně-urbanistickým projektům dál rostou. Většinou se díky novým nádražím také nově napojují na vysokorychlostní železniční síť, přiblíží si tak ostatní metropole a miliardové investice se jím začínají vyplácet. Ve většině projektů se daří skloubit historické budovy s těmi novými, městská rozmanitost vzrůstá.

Fungující vzorec “zelené přepravy” je východiskem k dalšímu rozvoji měst. A individuální doprava, která úspěšnému městskému rozvoji brání, je neefektivněji snižována právě městskou železnici. Evropské příklady nám to jednoznačně ukazují.

WIEN - MITTE



průjezdné nádraží
2007 - 2013
rozloha projektu 0,5ha
1 km od centra
268 tis. cestujících denně
5 nástupišť

ROTTERDAM -CENTRAAL



průjezdné nádraží
2007 - 2014
rozloha projektu 4,6ha
0,5 km od centra
323 tis. cestujících denně
16 nástupišť

UTRECHT - CENTRAAL



průjezdné nádraží
2003 - 2016
rozloha projektu 2,6ha
0,5 km od centra
285 tis. cestujících denně
12 nástupišť

ARNHELM - CENTRAL



průjezdné nádraží
2006 - 2015
rozloha projektu 2,1ha
1 km od centra
50 tis. cestujících denně
8 nástupišť

STUTTGART 21



průjezdné nádraží
2006 - 2021?
rozloha projektu 87ha
1 km od centra
50 tis. cestujících denně
8 nástupišť

WIEN - HAUPTBAHNHOF



průjezdné nádraží
2009 - 2015
rozloha projektu 109ha
3 km od centra
125 tis. cestujících denně
14 nástupišť

I přes všeobecnou náročnost této problematiky, vznikla na západě spousta zdařilých projektů nádraží i reurbanismů, které mohou sloužit jako příklad pro budoucí projekty v České republice.

Vídeňská metropole již dokončila transformace všech svých nádraží v centrální části města. Od rekonstrukcí stávajících nádražních budov byla dokončena i přeměna tranzitního území, postaveny nádraží nová.

Nejpokročilejší nádražní výstavba je ovšem k vidění v Holandsku. Nádraží 21. století jsou skoro v každém významnějším městě. V Amsterdamu dokonce začalo budování nového dopravního uzlu spolu s novou čtvrtí vzdáleněji od centra.

Berlínské nové hlavní nádraží je již také v provozu.

LONDON - KING 'S CROSS



hlavová nádraží
2001 - 2020
rozloha projektu 27ha
3 km od centra
260 tis. cestujících denně
12 nástupišť

BERLIN - HAUPTBAHNHOF

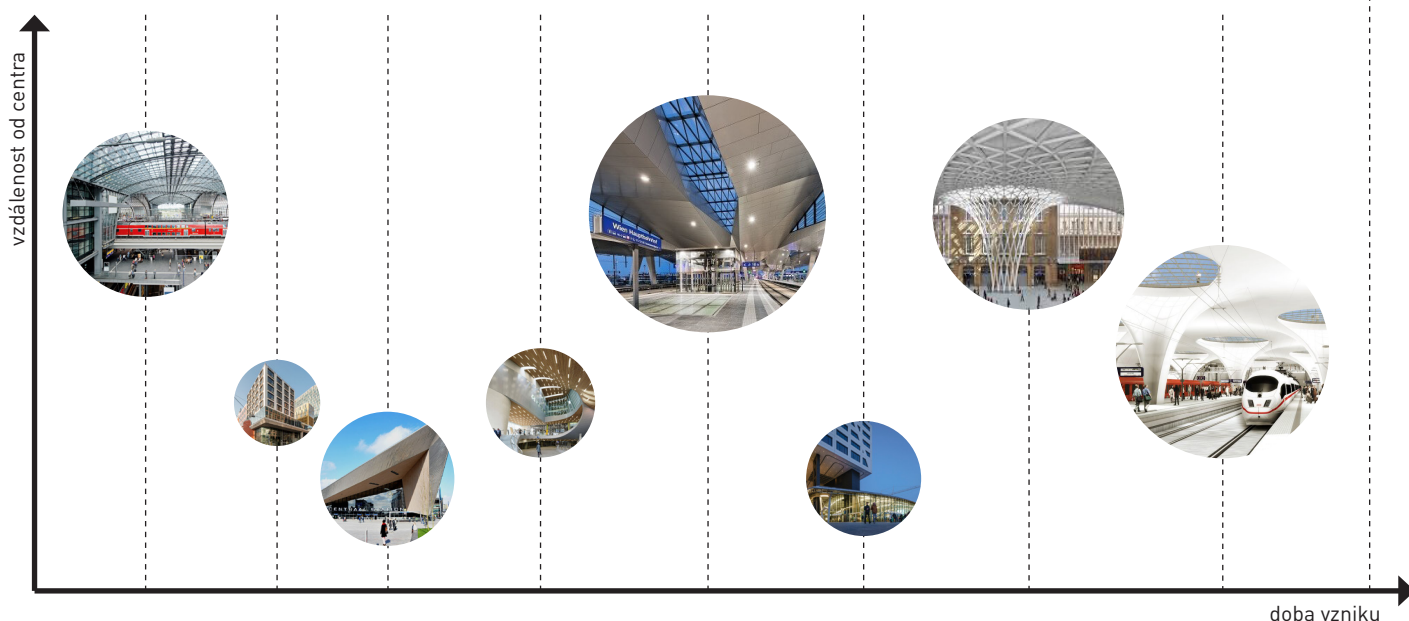


průjezdné nádraží
1995 - 2006
rozloha projektu 10ha
3 km od centra
350 tis. cestujících denně
16 nástupišť

AMSTERDAM - ZUID



průjezdné nádraží
2007 - 2033
rozloha projektu 270ha
5 km od centra
316 tis. cestujících denně
8 nástupišť



PRAŽSKÁ NÁDRAŽÍ A NÁDRAŽNÍ BROWNFIELDY

Pražská nádraží se dostávají po letech znovu do popředí mobility obyvatel. Město si začalo uvědomovat neúměrnou převahu automobilové dopravy, která je do budoucna neudržitelná prostorově, ekologicky ani ekonomicky. Stále se však nevyvíjí tlak na přestavbu těchto transportních uzlů, navyšování kapacit. Nejmladší budova nádraží v Praze je z dob komunismu.

Nádraží v Praze jsou rozmístěna většinou podél vodních toků, tam kde byl v minulosti terén příznivý ke stavbě liniárních staveb železnice. V centrální části Prahy se železnice vede kolem Vltavy. Hlavní koridory se stýkají u Nádraží Libeň v místě označující se Balabenka. Toto strategické místo by v budoucnu mohlo být využito, v žádném z analytických podkladů však není aktivizace toho místa zanesena.

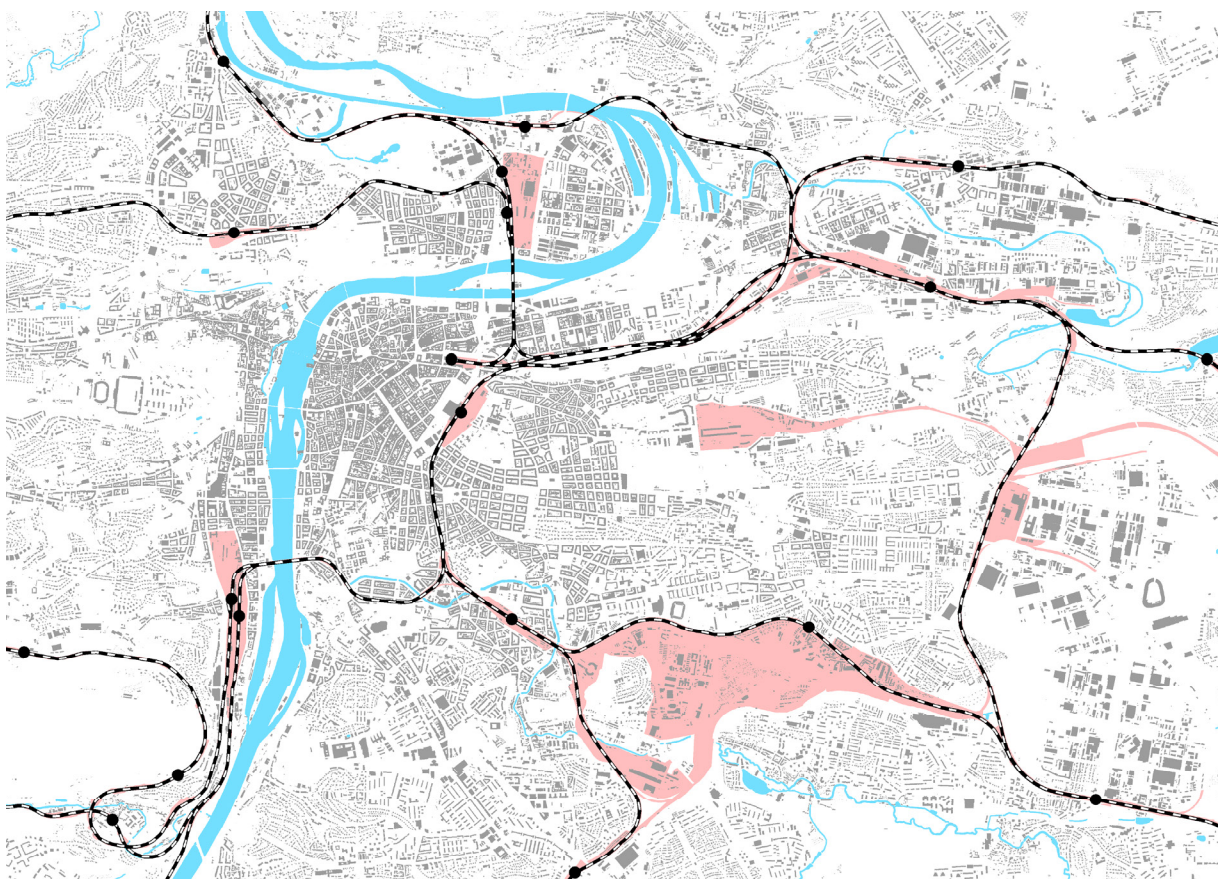
Srovnání reurbanizačních tranzitních ploch je převzato z dokumentu 400 - Rozvojový potenciál z kanceláře IPR z roku 2014.

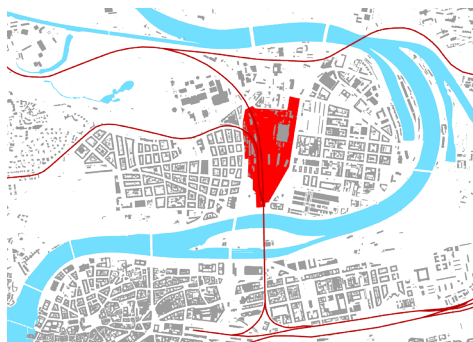
Ze srovnání je zřejmé, že největší potenciál má transformace ploch nádraží Smíchov. Tento areál je výhodný zejména díky vysokému podílu veřejného vlastnictví. Téměř skoro stejně výhodným však je areál nádraží Bubny, který disponuje vyšším potenciálem zastavitelnosti.

Nádraží Eden je méně výhodným zejména z důvodů malého potenciálu zastavěnosti - nachází se tu krajinný prvek Slatiny a větší plochu zaujímají koleje. Také v souvislosti s městskou kompozicí nemá tato oblast pro Prahu tolik zásadní význam.

Pro toto území je zde ovšem význam značný, významný dopravní projekt by aktivizoval navazující území, stabilizoval urbanistickou strukturu.

Ze srovnání nejvýznamnějších stávajících nádraží Prahy vyplývá, že díky své poloze a velikosti zastavitelných ploch je potenciál transformace Masarykova nádraží větší než nádraží hlavního.





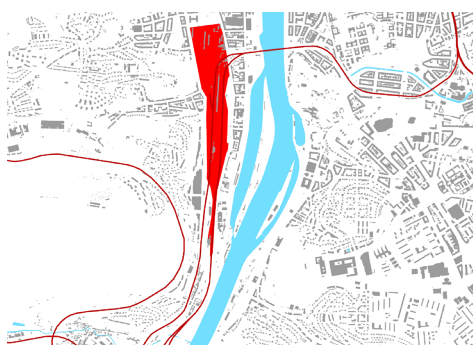
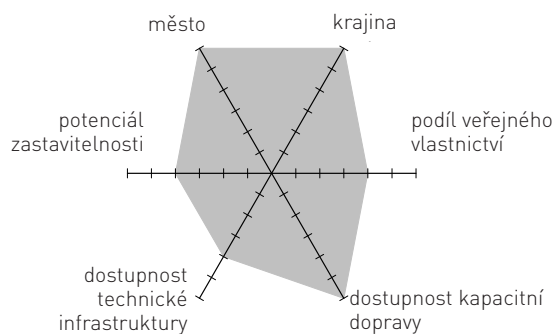
NÁDRAŽÍ BUBNY

67,8%

- projekt developera Orco Property Group z roku 2008 od ateliéru Cigler Marani Architects

- návrh nového urbanismu z roku 2014 od CMC architects

- 2016 začátek studie IPR

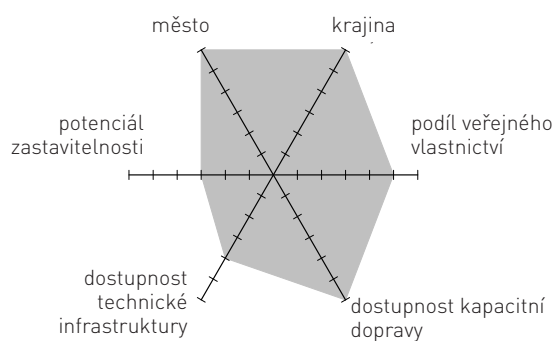


NÁDRAŽÍ SMÍCHOV

69,5%

- současný projekt Smíchov City developera Sekyra Group

- urbanismus z roku 2015 od ateliéru A69 + Kuba&Pilař architekti

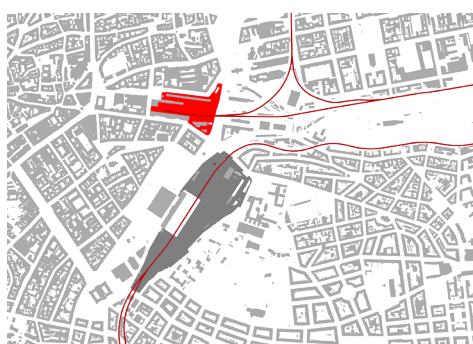
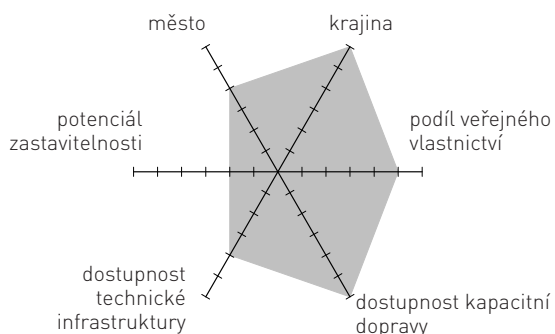


NÁDRAŽÍ EDEN

57,4%

- součást urbanistické transformace oblasti Bohdalec - Slatiny - V korytech

- autoři studie z roku 2016: Jiran a partners architekti + sum. architekti

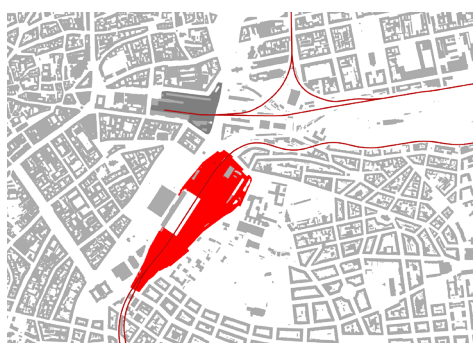
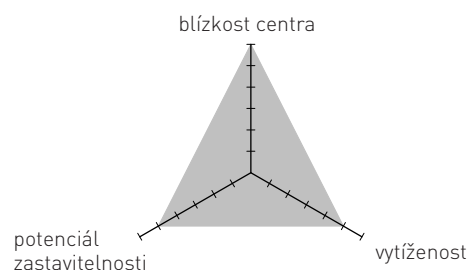


MASARYKOVO NÁDRAŽÍ

78,7%

- součást urbanistické transformace Central Business District developera Penta Investmtnets

- autoři studie z roku 2016: Zaha Hadid architects

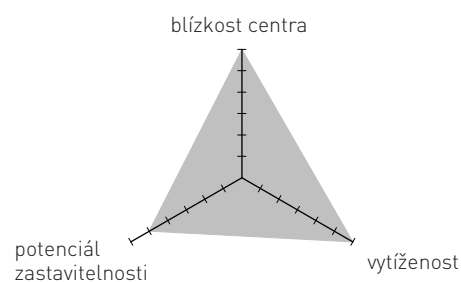


HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

88,9%

- pokračuje rekonstrukce historické budovy od roku 2015

- bez aktuálního transformačního projektu





PRAHA - BUBNY

Průmyslové dědictví dob minulých zanechalo v lokalitě Bubny - Zátory neutěšené území. Dříve tak pokroková železnice dnes dalšímu rozvoji v území zabraňuje. Modernistickou zástavbu Holešovic i Letné dnes odděluje masivní bariéra v podobě nevyužívaných ploch bývalého železničního zázemí. Nástupní stanice prvního židovského transportu z Prahy svou ponurou atmosférou dosud připomíná tragickou historii.

Bubenský brownfield je rozsáhlé území v blízkosti městského centra, hned u stanice metra. Lokalita s výbornou dostupností, s těsnou vazbou na Stromovku, vltavská nábřeží i Štvanici. Přesto se zde dosud žádný transformační projekt, který by opuštěné plochy naplnil životem, realizovat ani nezačal. Lukrativní pozemky stále leží ladem, pole za Prahou jsou dále zastavována.

Na bubenský brownfield již bylo vypracováno mnoho studií, k realizaci měly všechny poměrně dost daleko. V současnosti vypracovává pražský orgán Institutu městského plánování studii novou. Zároveň se také pracuje na Památníku ticha. Ten má nejen připomínat židovské šoa, ale především aktivizovat veřejný prostor a vyzývat k zaplnění pražských Bubnů novým životem. Památník se má stát centrálním místem nové aglomerace.

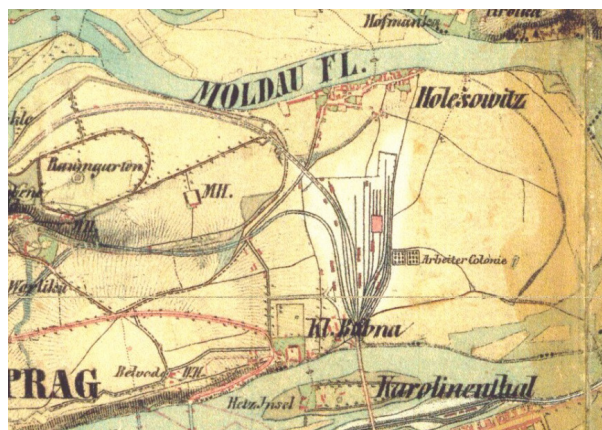
HISTORIE BUBNY

O vsi Bubny, která ležela u důležitého vltavského brodu s ostrovem Štvanice, se dozvídáme již z roku 1088 z tzv. "vyšehradského falzu". Rozvoj holešovického meandru započala až stavba železnice z poloviny 19. století. Od začátku 20. století však železnice další rozvoj lokality spíše brzdí. Právě vyřešení kolejového spojení je hlavním předmětem spousty urbanistických studií území.



1840

Stabilní katastr ukazuje vytyčení trati státní dráhy skrz holešovický meandr. Bubny a Holešovice jsou na počátku urbanistického procesu.



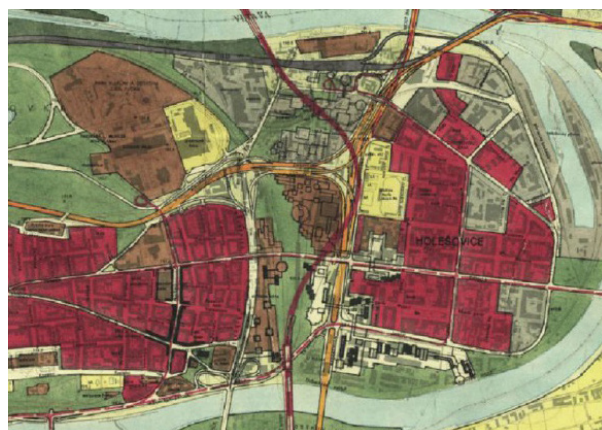
1852

Během výstavby Severní státní dráhy z roku 1850 se v Bubnech vystavělo rozsáhlé kolejiště s budovami dílen, skladů a výtopen.



1938

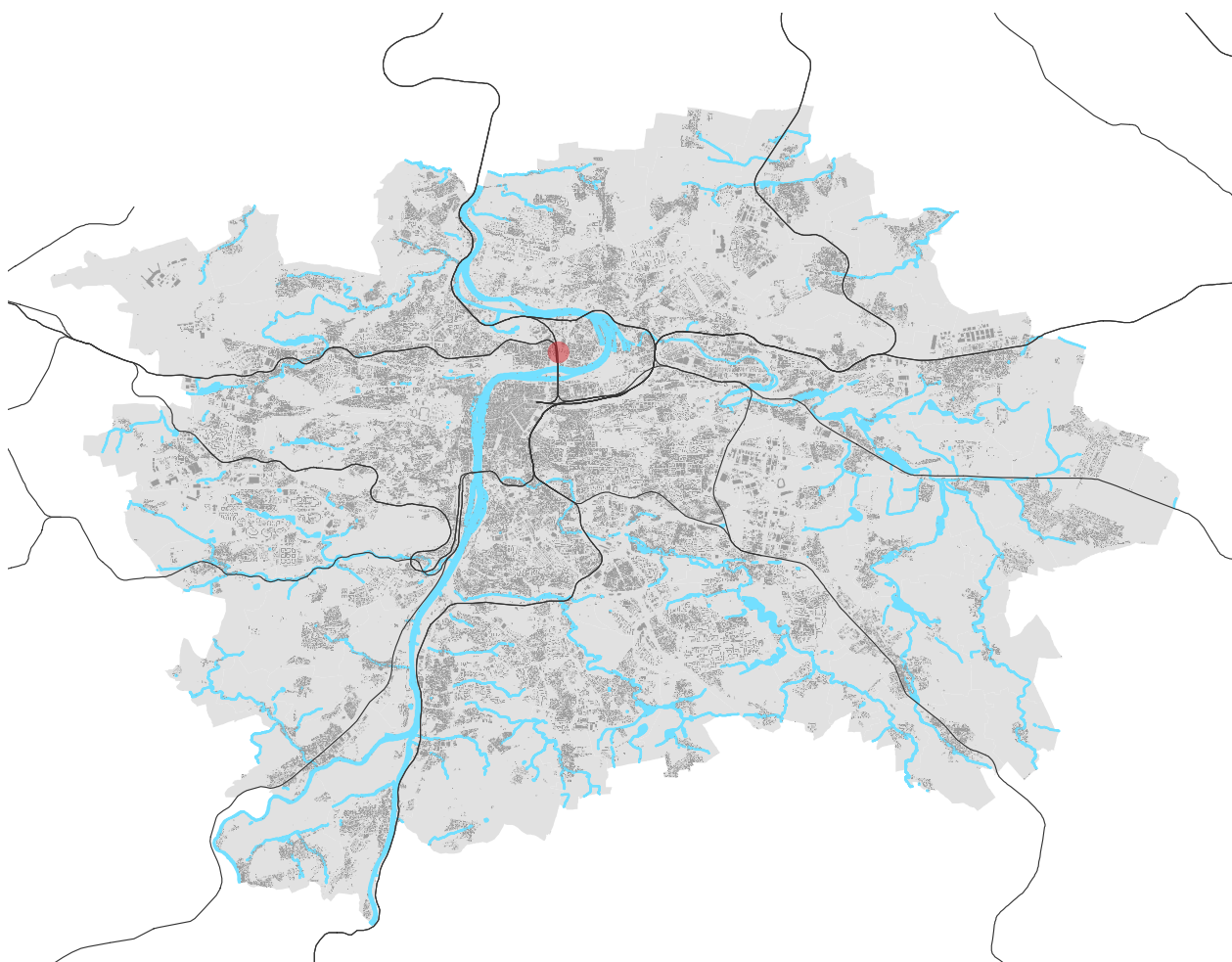
První letecké vojenské snímkování Prahy ukazuje rozlehlost bubenského kolejiště, dokumentuje také původní zástavbu v lokalitě Zátory.



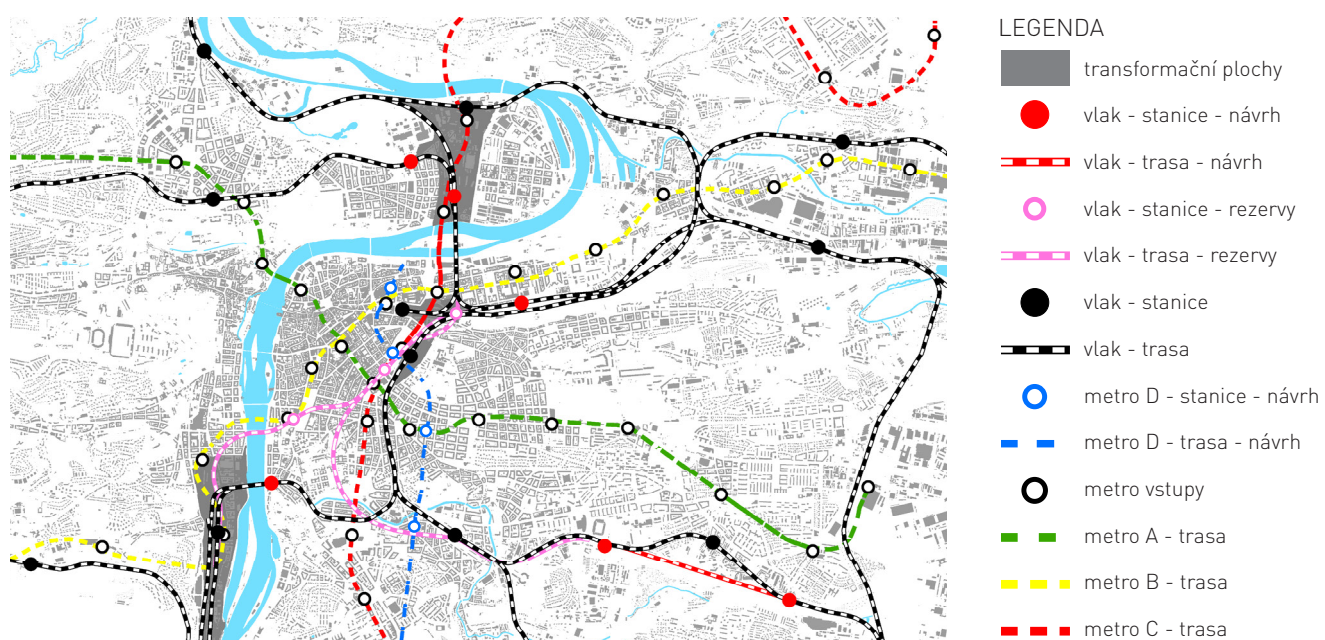
1969

Další návrh regulačního plánu zobrazuje křížení hlavních silnic uprostřed holešovického meandru. Je zde také naznačeno zelené spojení obou konců meandru.

ŠIRŠÍ VZTAHY



KONTEXT DOPRAVNÍHO SYSTÉMU PRAHY - návrhové schéma



BUBNY V DNEŠNÍCH PLÁNECH

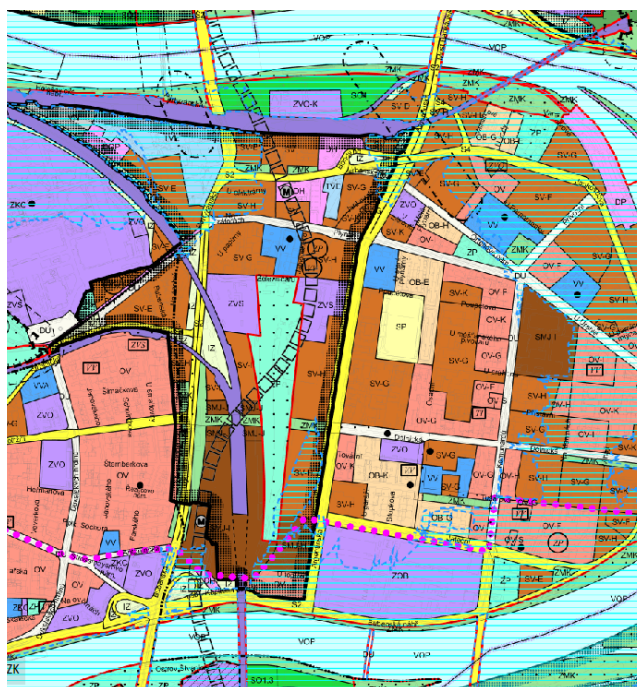
Současný územní plán a Metropolitní plán se shodují v umístění nových železničních zastávek Praha - Bubny a Praha - Výstaviště. V Metropolitním plánu je zaneseno nové silniční spojení ulice Brazilská, které kopíruje trasu železnice z východní strany. Počítá se, jak s přestavbou železniční tratě pro nové spojení Praha-Kladno, tak s přestavbou vestibulu metra Vltavská. Dále je navržena nová tramvajová trať skrz transformační území a také umístění nové technické infrastruktury v území.

stabilní městská struktura, měřítko	
návaznost na Výstaviště a Stromovku	bez mezinárodního významu
napojení na vltavské nábřeží	stoupání železnice směrem k mostu
historický význam	
	SWOT
rychlodráha na letiště a na Kladno	bez spojení s letištěm jen příměstský význam
iniciátor dalšího rozvoje v Holečovicích	

SWOT analýza nádraží Bubny



návrh Metropolitního plánu, 2016



platný územní plán, 1999



NÁVRH

Historickou budovu Nádraží Bubny je nutno zachovat, nese velmi silný odkaz. Nové nádraží si nebude uzurpovat pozornost. Nové nádraží především nesmí představovat bariéru, jako je tomu dosud. Musí být, co nejvíce prostupné. Místo oddělování bude spojovat. Hlavně to tu musí začít žít.

URBANISMUS

Návrh urbanismu předcházел návrhu samotného nádraží. Podkladem k vytvoření bylo více již zpracovaných urbanistických studií, ať už studentských či profesních.

Ústředním motivem je snaha navázat na okolní strukturu města, přičemž návrh bere v potaz rozdílné měřítko bloků na obou stran Holešovic. Přirozené rozhraní tvoří estakáda železnice. Díky podchodnosti již nepředstavuje bariéru. Dalším důležitým prvkem návrhu je prodloužení ulice Antonínská a přiblížení tak tramvajové trati místu, kde má stát nádraží. Toto místo se tak stává důležitým přestupním uzlem kolejové dopravy - vazba metro+vlak+tramvaj.



kolejová doprava

Nádraží Holešovice si ponechá v rámci severu Prahy dominantní roli v dálkové vlakové dopravě až do zbudování nového rychlostního spojení směrem do Drážďan. U holešovického nádraží bude dále situován mezistátní autobusový terminál a odstavné parkoviště P+R.

Území Nových Bubnů bude tramvajová trať protínat ve dvou osách, ulic Veletržní - Dělnická a Antonínská - Jateční. V celém území bude vytvořeno 7 nových tramvajových zastávek. Hlavní přestupní zastávka bude v ulici Antonínská.



cesty

Odstranění bariéry v podobě drážních ploch představuje pro území výrazný přínos - propojení urbanistických celků ve východo-západní směru. V-Z propojením vznikne spojení celkem 7 ulic. V souvislosti s automobilovou dopravou bude nejvíce exponovaná ulice Veletržní - Dělnická.

V severo-j jižním směru bude automobilová doprava probíhat podobně jako dosud. Ulice Argentinská a Bubenská zůstanou jednosměrkami, bude je doplňovat nová ulice Brazilská, která však bude mít více pobytový charakter.



zeleně a kultura

Zelené propojení obou břehů holešovického meandru bude vedeno novou ulicí Brazilská, vedenou paralelně s železniční tratí na východní straně. Napojení na park Stromovka a západnější zelené plochy nábřeží se bude od hlavní osy rozvětňovat u spojnice ulic Veletržní-Dělnická.

Kulturní trasa bude spojoval Veletržní palác a centrum DOX. Na trase bude několik dalších kulturních příležitostí. Mimo jiné značená trasa k památníku šoa, od prostranství u Parkhotelu k historickému nádraží Bubny.



řešené území - 56,1 ha
 zastavěná plocha - 16,9 ha
 plocha zeleně - 7,5 ha
 hrubá podležní plocha - 113,2 ha

KZP - 0,3
 KZ - 0,13
 KPP - 2,01

KONCEPT

Symbióza mezi městskou strukturou a dopravní infrastrukturou.

Nádraží je místem s vysokou intenzitou pěších návštěvníků. Této přednosti využívají okolní domy, které se jakoby přisávají k hmotě nádraží. Plní tak své obchody a zároveň dotvářejí rozmanitost nádražního prostředí.

Nástupiště je umístěno nad úrovní parteru, pod nástupištěm je nádražní hala, která tvoří obchodní platformu. Samotné komerční příležitosti jsou umístěné v okolních domech. Nádraží je tak maximálně prostupné. Domy, které nádraží obklopují, také zároveň zabraňují šíření hluku dál od železnice.

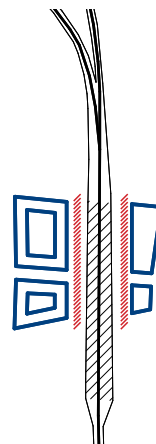
0.
záměr - nádraží



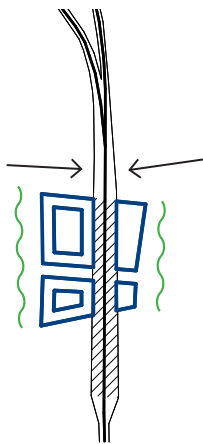
1.
stavba nádraží
nástupiště



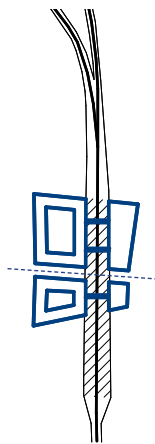
2.
záměr - okolní zástavba
hluk od železnice



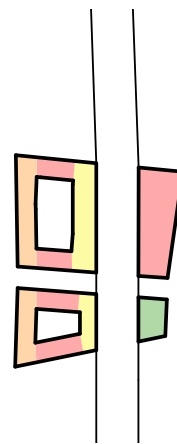
3.
přimknutí domů k
nástupišti
- odstínění hluku



4.
propojení domů
nad
i pod nástupištěm



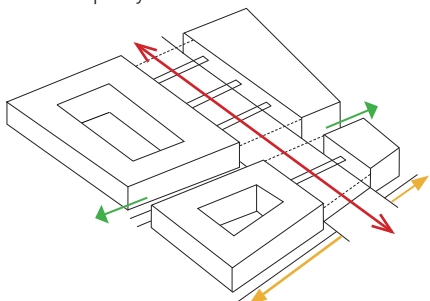
5.
rozdělení funkcí
směrem od nádraží



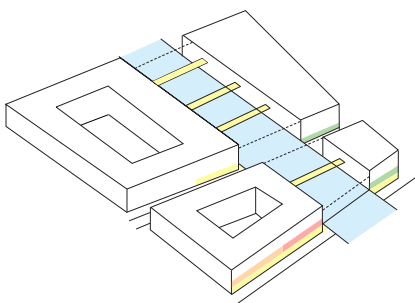
- bydlení
- kanceláře/
služby
- komerce
- hotel

motivy prostupnosti

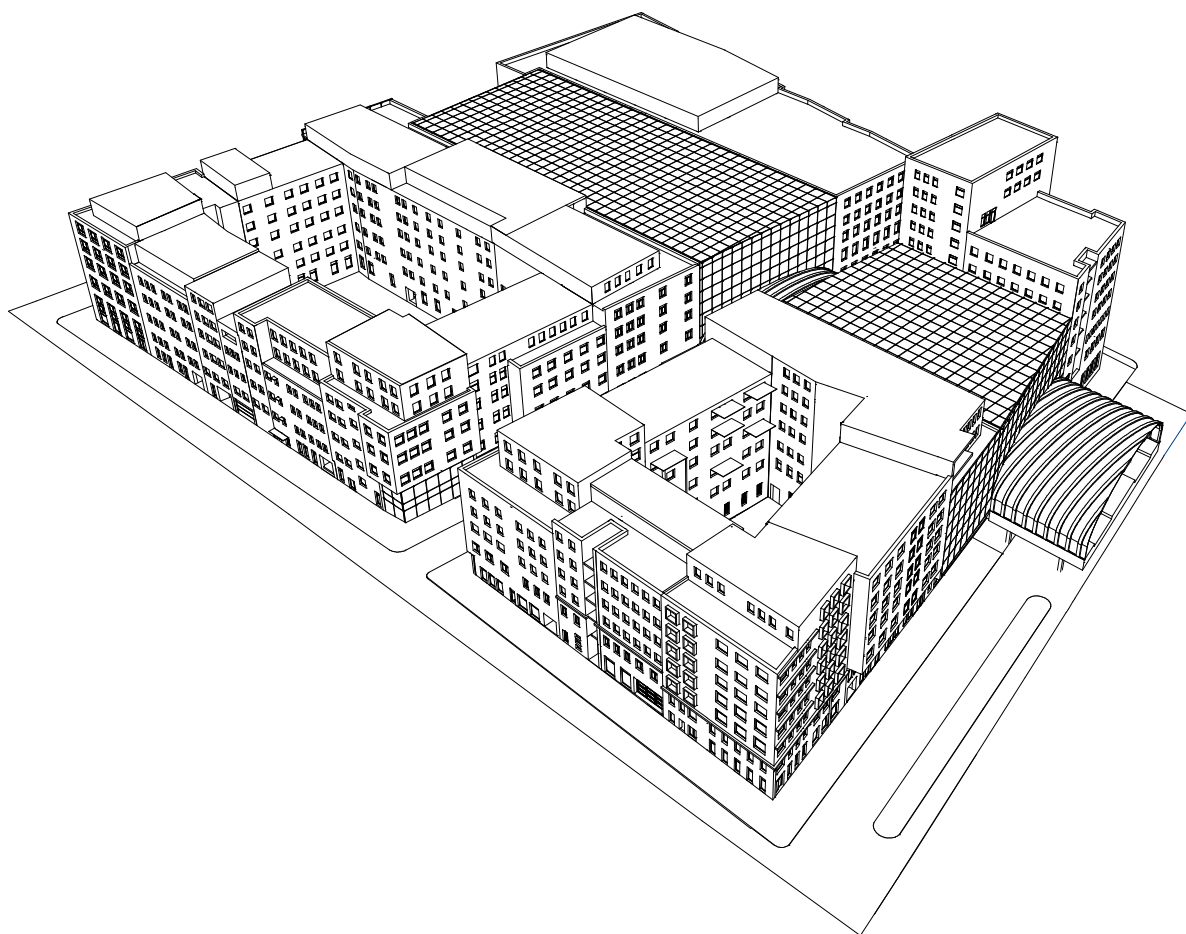
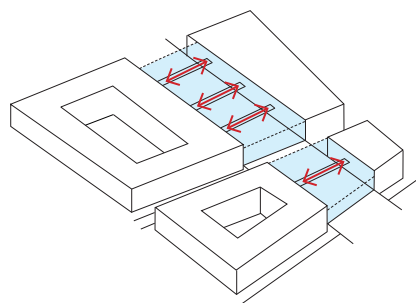
křížení pohybů



překrývání funkcí



prorůstání prostorů



SITUACE

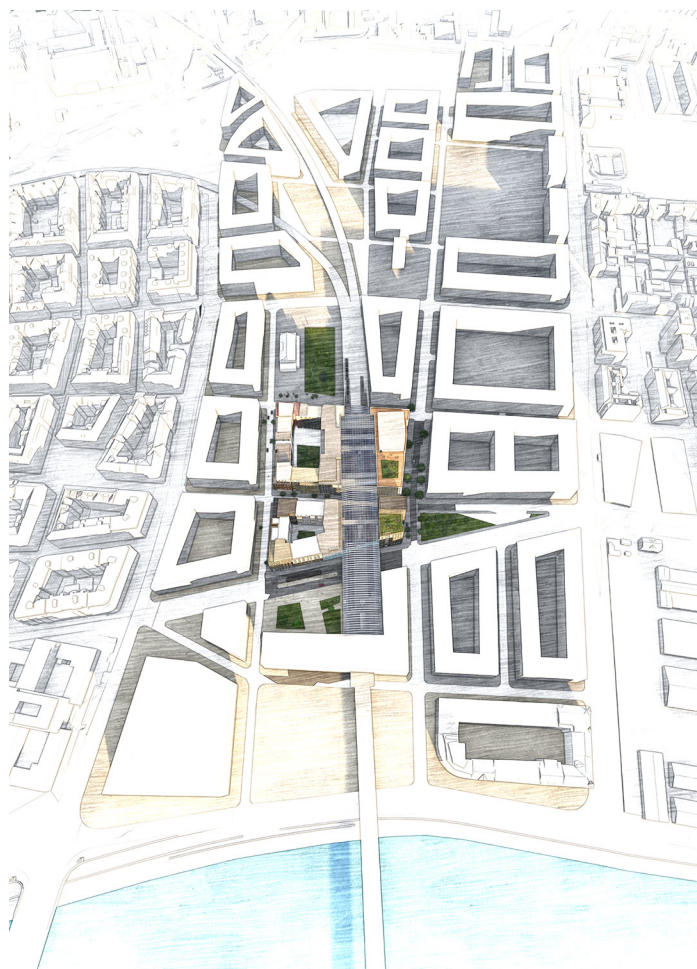
Návrh se skládá ze souboru staveb rozmístěných po obou stranách vlakového nástupiště. Na severní straně domy přiléhají k industriálnímu parku před historickým nádražím Bubny. Naprotí nádraží se estakáda/viadukt projevuje jako obloukový, do oblouků je umístěno několik volnočasových aktivit nebo kaváren, které tak přirozeně navazují na parkovou plochu.

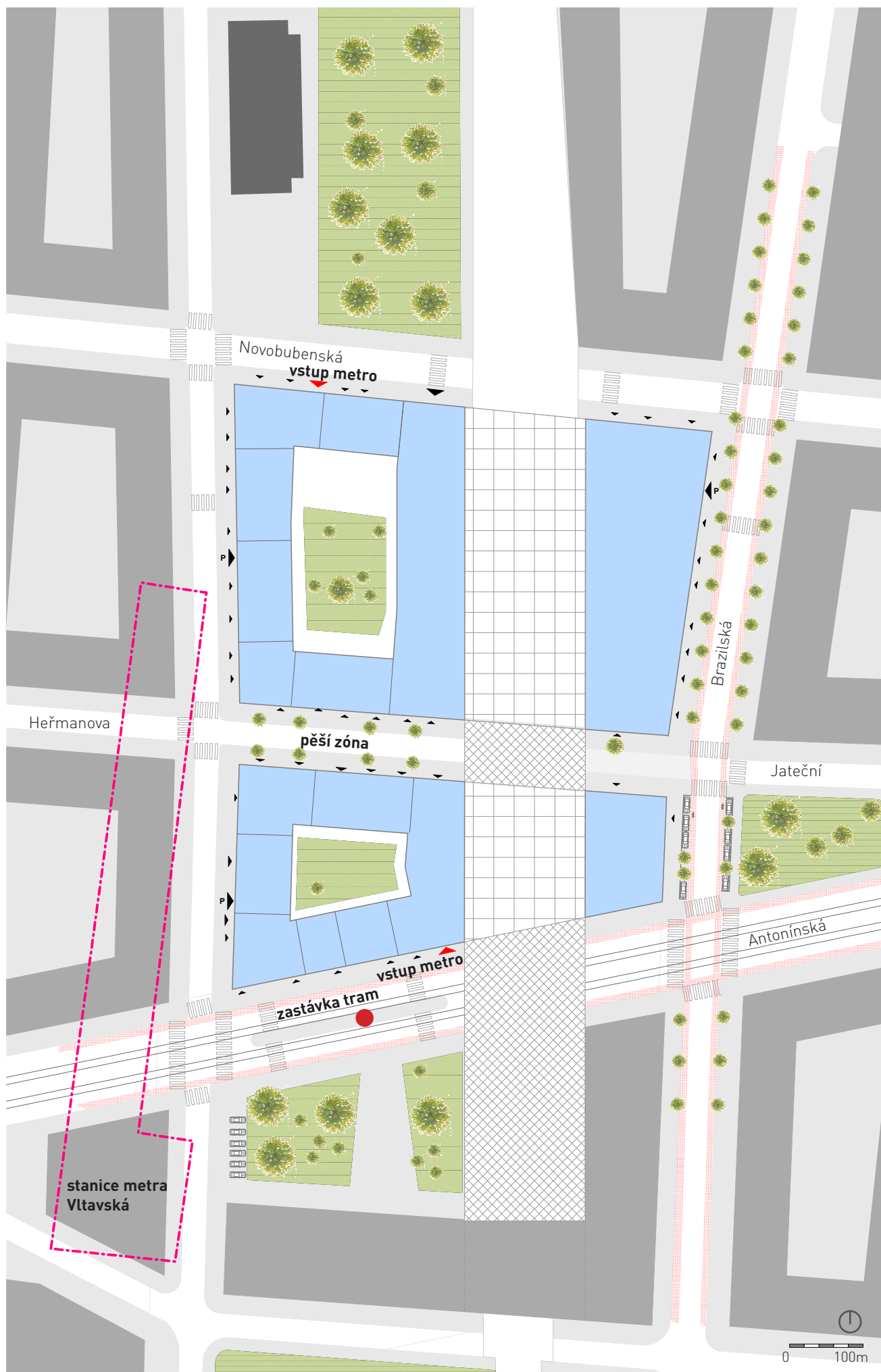
Na jižní jsou menší zelené plochy navazující na veřejnou instituci. Pod viaduktem hned za tramvajovou trať navrhují umístit B+R - parkoviště jízdních kol a zároveň bike sharing.

Na západním konci jižního plácku by bylo vhodné umístit několik car-sharingových míst.

Další car sharingová místa budou k dispozici v parkovišti navrhovaného souboru.

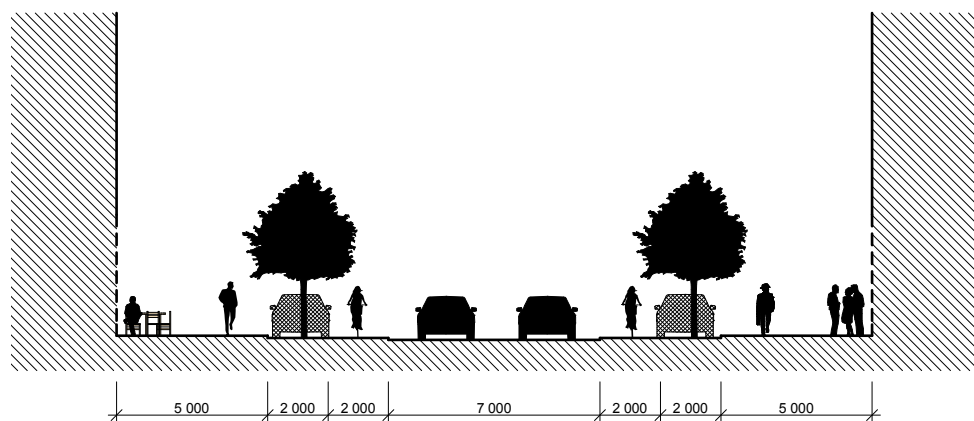
Mezi novými bloky bude vytvořena pěší zóna, která bude křížit nádražní pasáž. Tato pěší zóna bude doplněna zelení a určena k pobývání.



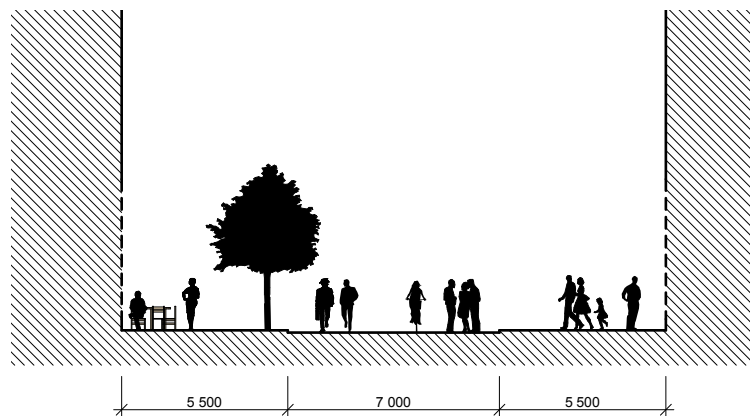


ŘEZY A PERSPEKTIVY NAVRHOVANÝCH ULIC

ulice Brazílská

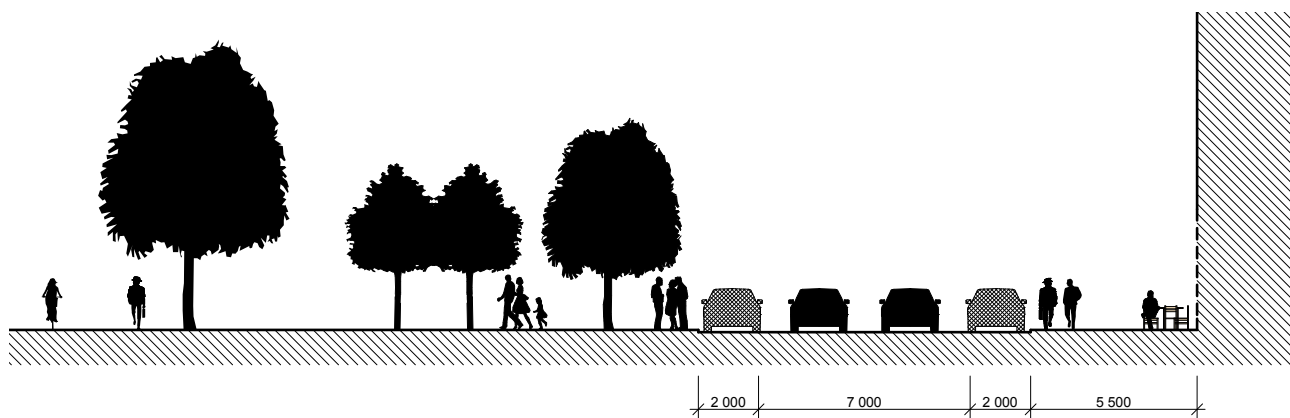


ulice Heřmanova - Jateční

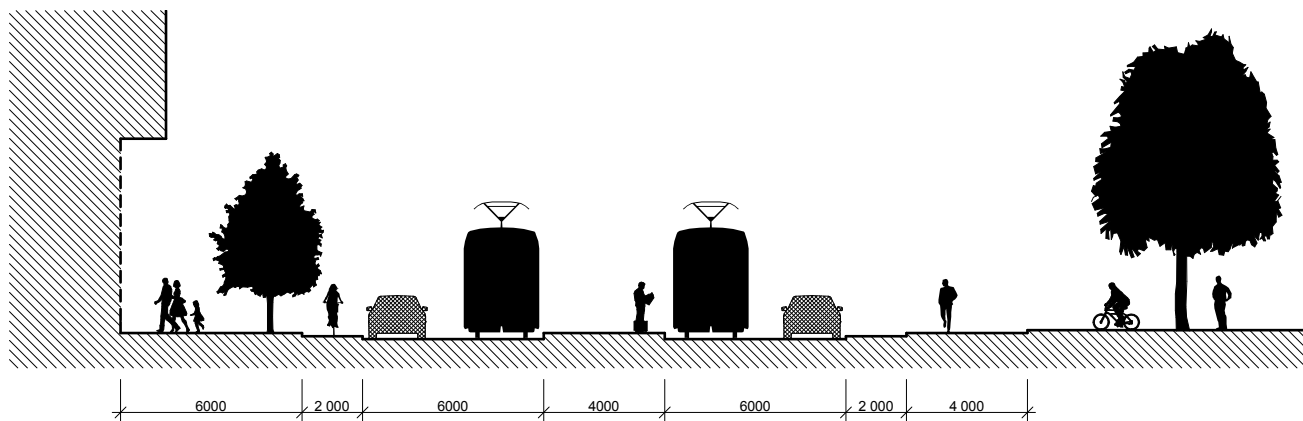


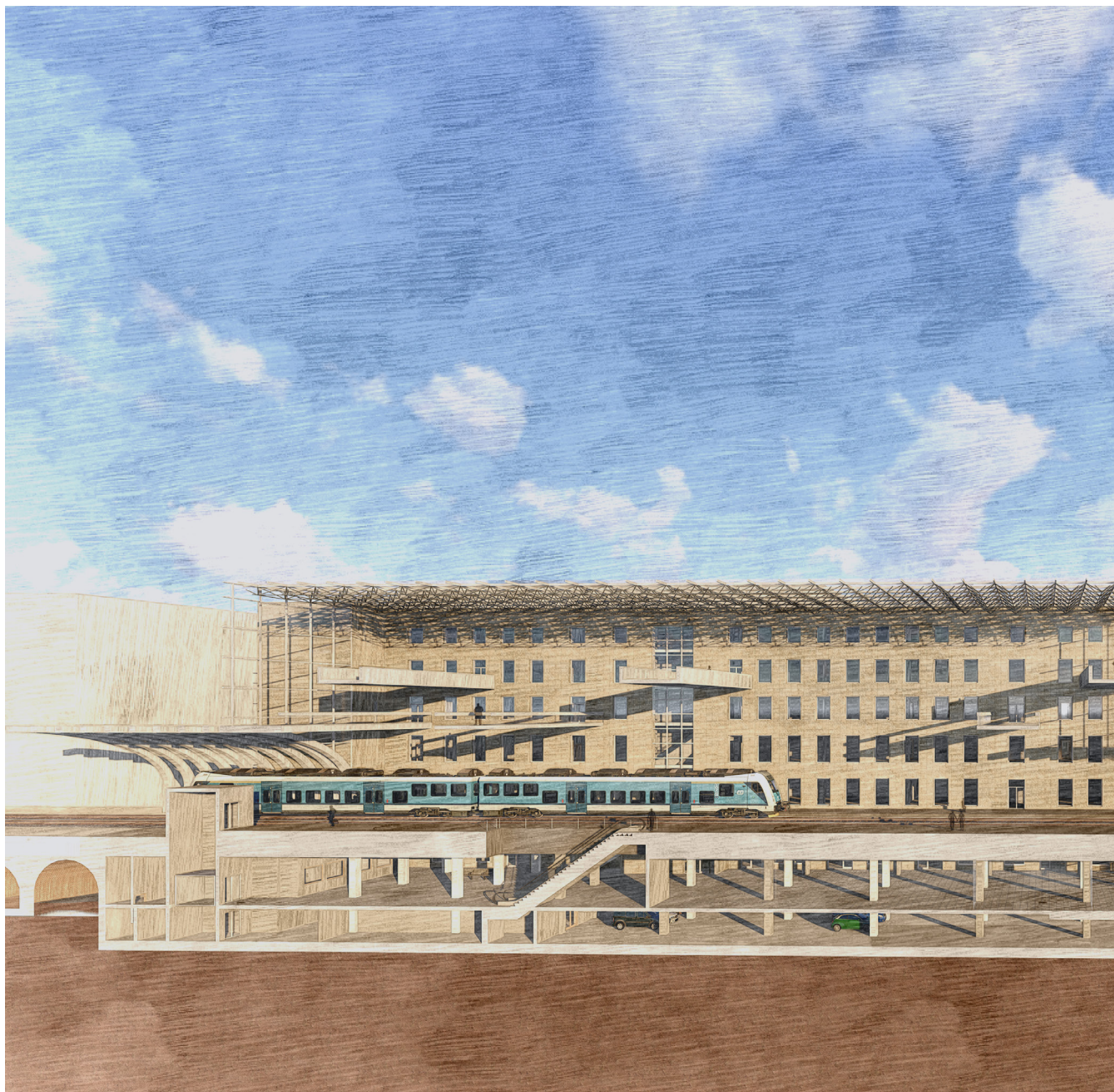
ŘEZY A PERSPEKTIVY NAVRHOVANÝCH ULIC

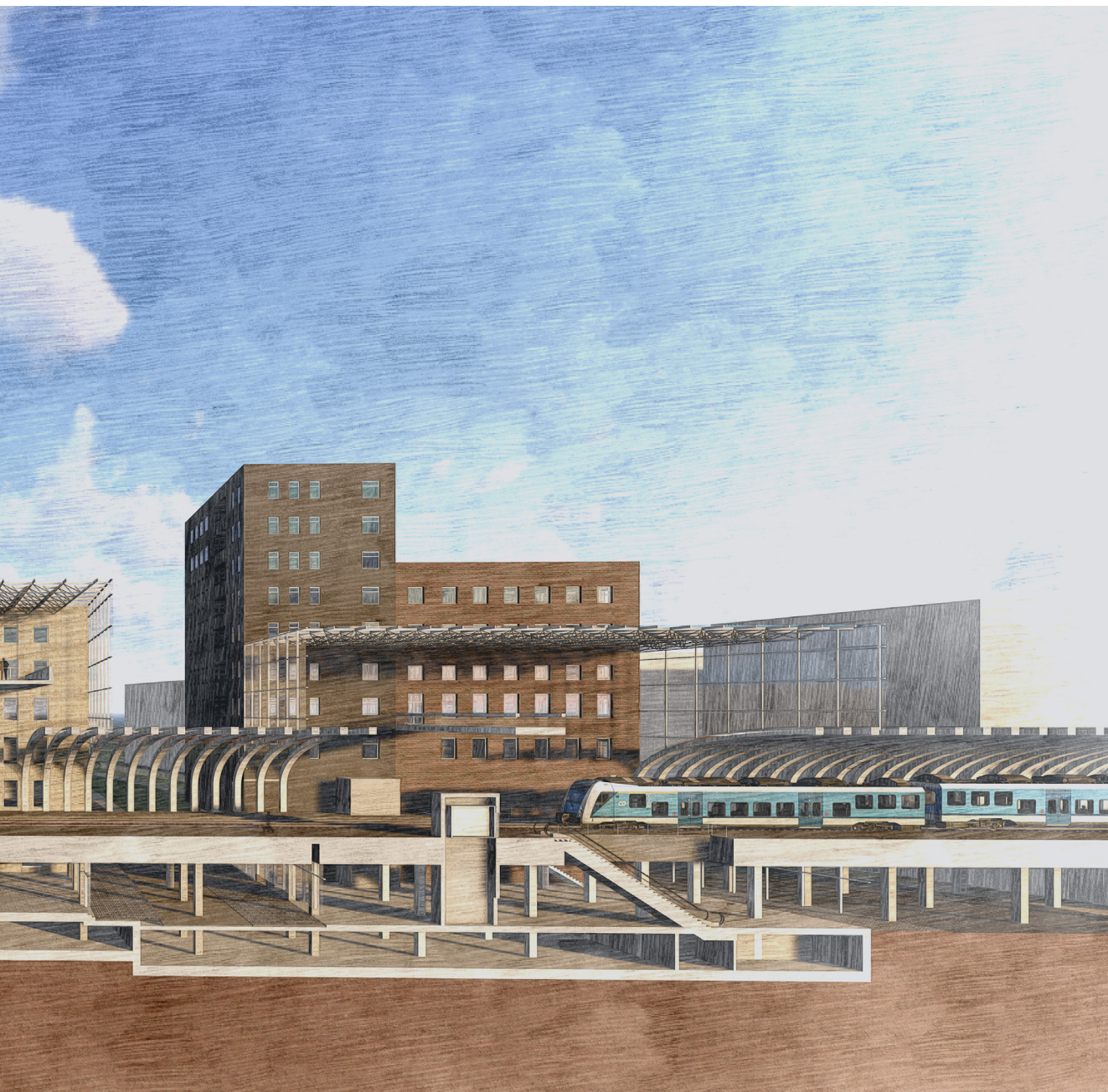
ulice Novobubenská



ulice Antonínská







řezoperspektiva nástupištěm - podélná

PARTER

Parter celého souboru budov je navržen jako maximálně prostupný. Dva bloky vytvářejí pobytový vnitroblok s městskou zelení. Západní části bloků jsou věnovány bydlení s obchodním parterem. Zde jsou bloky klasicky rozděleny na domy, tyto domy mají každý svou vertikální komunikaci, která zpravidla vede ze střechy až do parkoviště v suterénu. Ve střední části bloků ve směru S-J se nachází domy se službami popř. malými kancelářemi ve vyšších patrech. Tyto domy mají také své komunikace, ale do suterénu vedou jen výjimečně. Střední část souboru je věnována nádražní hale, která má charakter obchodní pasáže. Komerce jsou napojeny na obě strany haly, mají navíc k dispozici malý předprostor např. pro posezení. Střední část je určena pro občerstvení a kavárny. Z nádražní haly jsou přístupné hlavní vertikální komunikace obchodních domů. V západní části souboru se nachází budova spíše monofunkční - obchodně doplněná administrativa. Tato budova disponuje 3 vstupy a jednou požární komunikací. Jižní budova na západní straně je také monofunkční, určena pro ubytování - hotel.

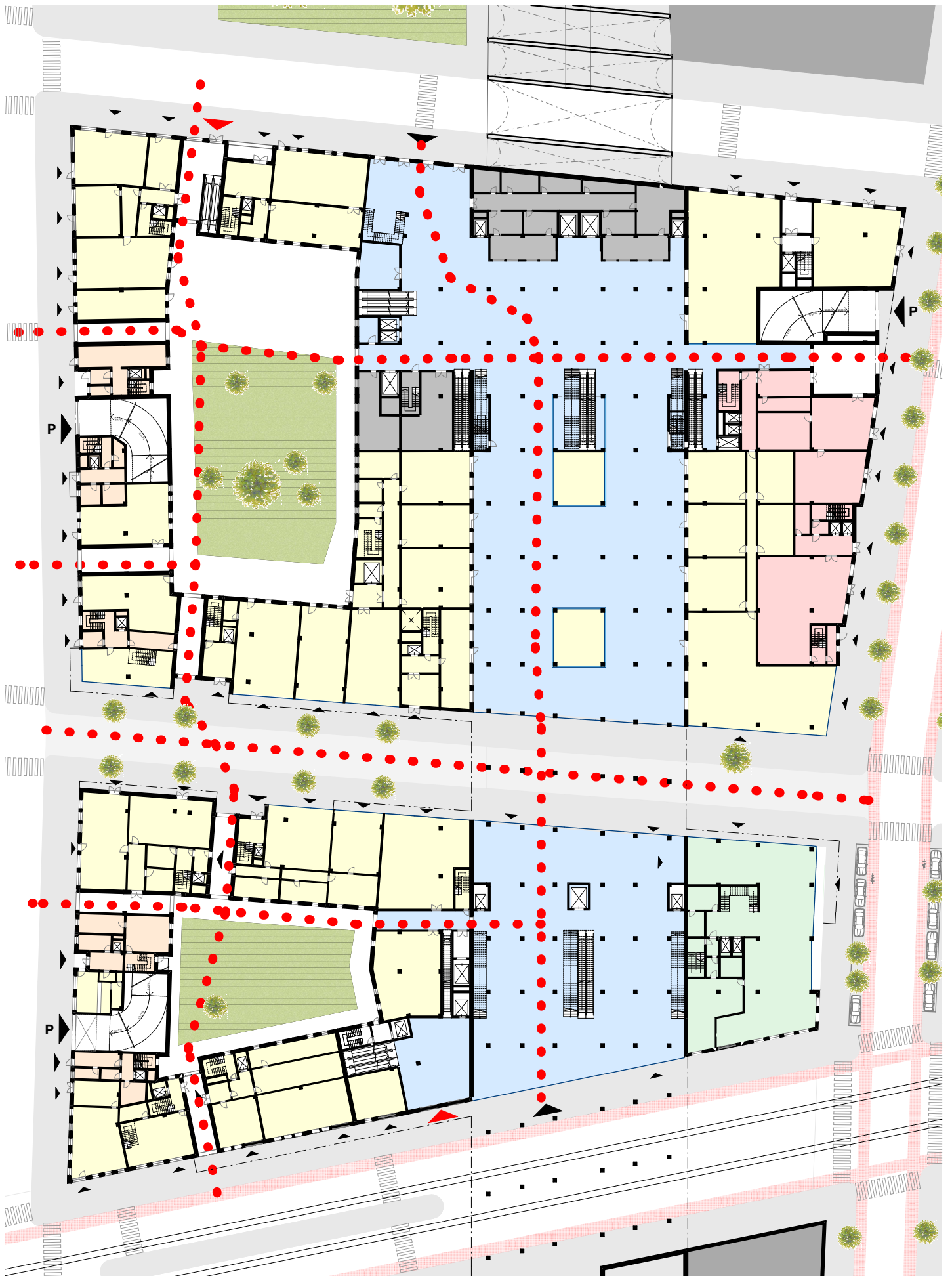
Co je v parteru?

Kavárna, alespoň 3 restaurace, supermarket, kadeřnictví, banka, pekařství, řeznictví, oděvy, boty, galanterie, papírnictví, cukrárna, klenotnictví, hodinářství, pánské obleky.

-  bydlení
-  kanceláře/služby
-  komerce
-  hotel
-  zázemí nádraží

konstrukční řešení

Nosný systém nástupiště a parkoviště pod ním je řešen rastrem železobetonových sloupů 600x600mm v rozteči 9m v podélném směru. V příčném směru to jsou vzdálenosti 2,3m-6m-5,5m-8m-5,5m-6m-2,5m, které vycházejí z ideálních rozměrů nástupiště a zatížení vlakových souprav. Pro ostatní budovy byl zvolen nosný systém modulu 9x9m, v některých místech vycházejí anomálie z důvodů nepravidelné uliční sítě. Zastřešení nástupiště, které je široké 36m je řešeno dvěma způsoby. Elipsoidní tlačené oblouky nesou střešní konstrukci v místech bez návaznosti na okolní domy. Tam, kde skleněná střešní konstrukce na okolní domy navazuje, je řešeno zastřešení pomocí příhradové konstrukce.



0 25m



PODZEMÍ

V podzemním podlaží se nachází, jak parkoviště, tak komerční plochy a sklady. Komerční plochy lemují podzemní pasáže, které propojují nádraží s vestibuly metra Vltavská. Jižní na stávající jižní vestibul, severní na plánovaný severní vestibul. Celé podzemí je rozděleno do dvou částí - rezidenční a návštěvnické s přidruženým zásobováním. Do podzemí se dá vjet 3 přístupovými cestami. Zásobování a parkování návštěvníků je přístupné z východního obousměrného vjezdu z ulice Brazilská. Pro návštěvníky je zde 108 parkovacích míst. Pro parkování rezidentů slouží 2 obousměrné vjezdy ze západní strany. Rezidentům je zde k dispozici celkem 152 parkovacích míst.

Je důležité podotknout, že parkování osobních automobilů slouží pro tento soubor staveb pouze doplňkově. Veřejná doprava je v tomto místě dostatečně kapacitní. Navržené podzemní parkoviště nemá sloužit jako parkoviště P+R, nejbližší takové se nachází na holešovickém nádraží.

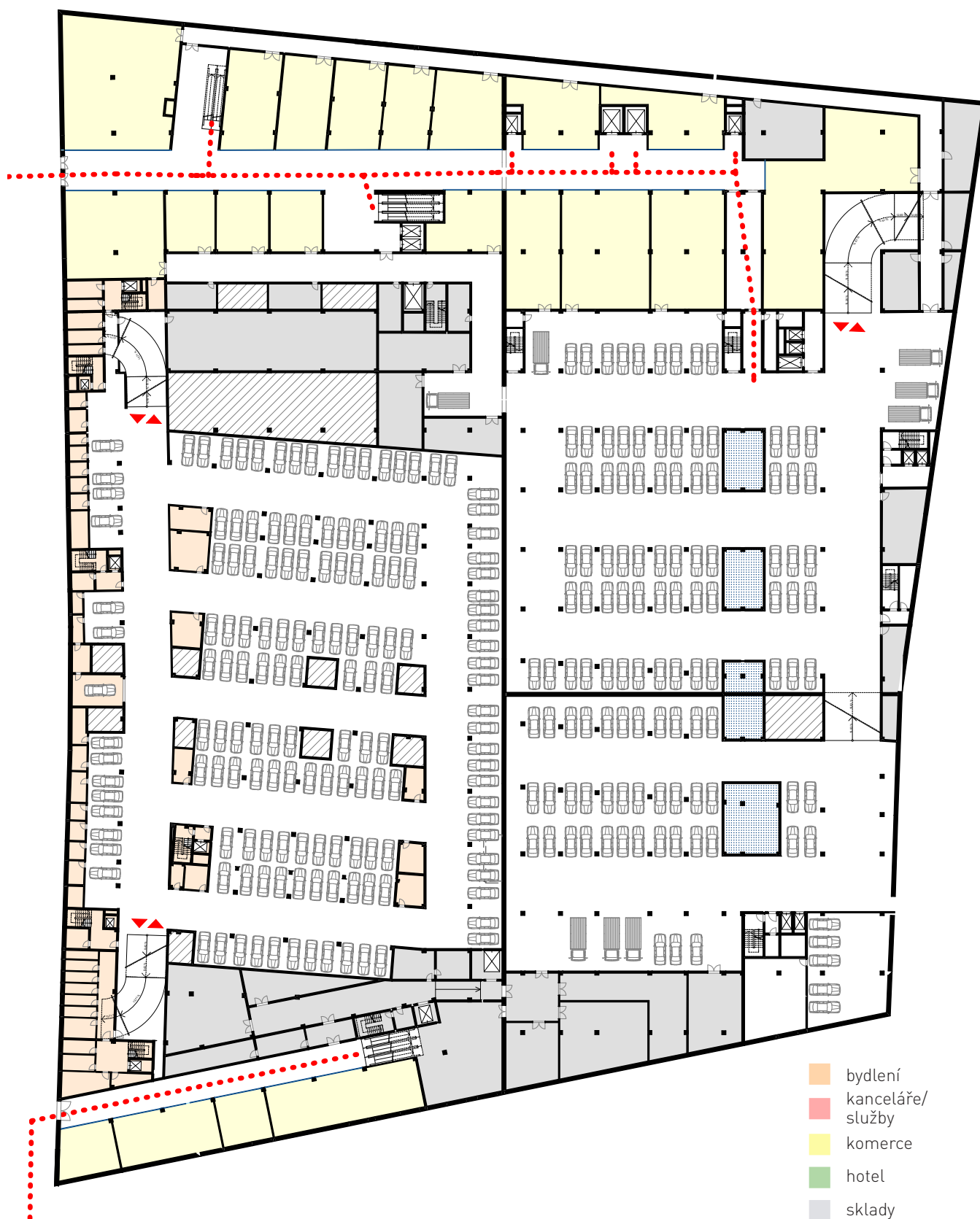
V podzemí je vyčleněno několik míst pro kořenové kontejnery pro stromy umístěné v parteru. Také je zde umístěno několik ploch pro retenční nádraže. Nacházejí se zde také další prostory technického zázemí.

Co je v podzemí?

Rychlé občerstvení, drogerie, prádelna, zámečnictví, oprava obuvi, sklady komerce, sklepy rezidentů.

tabulka bilancí ploch s vazbou na parkovací stání

PODLAŽÍ	BYDLENÍ	ADMIN.	KOMERCE	HOTEL
podlaží 1	461	728	5711	712
podlaží 2	1978	3932	3643	728
podlaží 3	2095	4154	3434	728
podlaží 4	2094	3904	3659	728
podlaží 5	2094	3904	3659	728
podlaží 6	1675	4100	3104	728
podlaží 7	901	1150	0	728
podlaží 8 AŽ 10				963
podzemí	821		3049	
celkem	12119	21872	26259	6043
PARKOVÁNÍ	85 HPP	45 HPP	80 HPP	100 HPP
	142,576	486,044	328,238	60,430
NÁVŠTĚVNICKÁ	14,258	48,604	295,414	6,043
VÁZANÁ	128,319	437,440	32,824	54,387
REDUKCE	návštěvnická 2,139	7,291	73,853	0,906
	vázaná 89,823	65,616	8,206	8,158
CELKEM	92	73	82	9
			TOTAL	256



0 25m

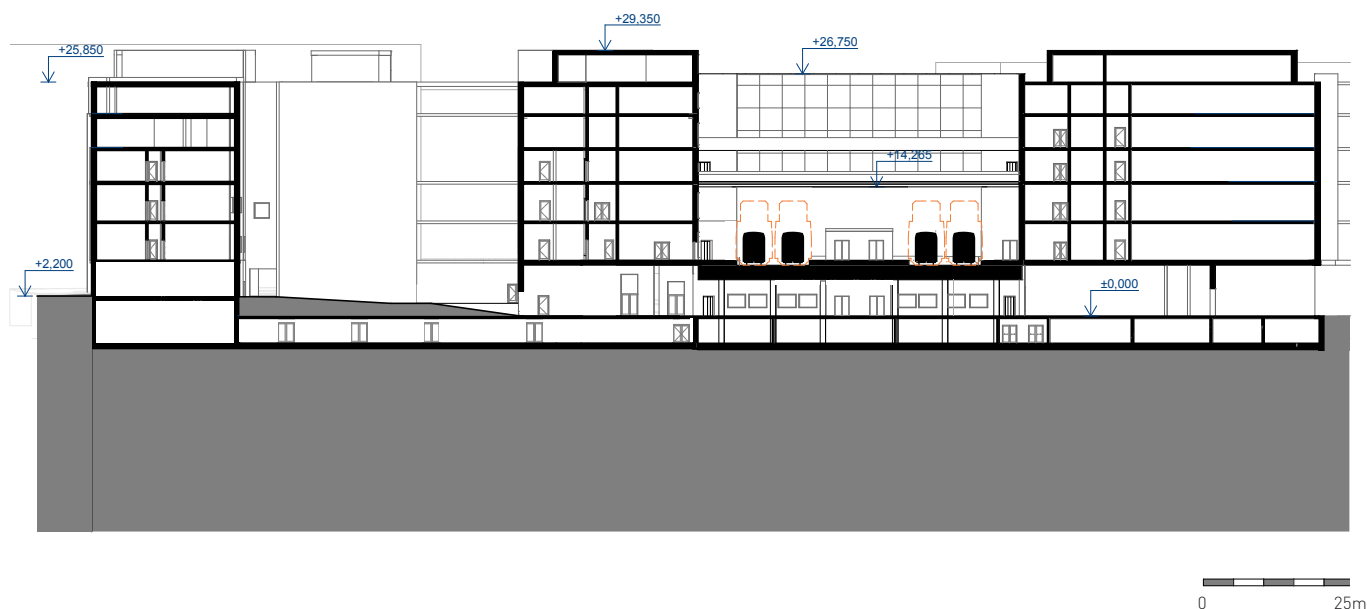


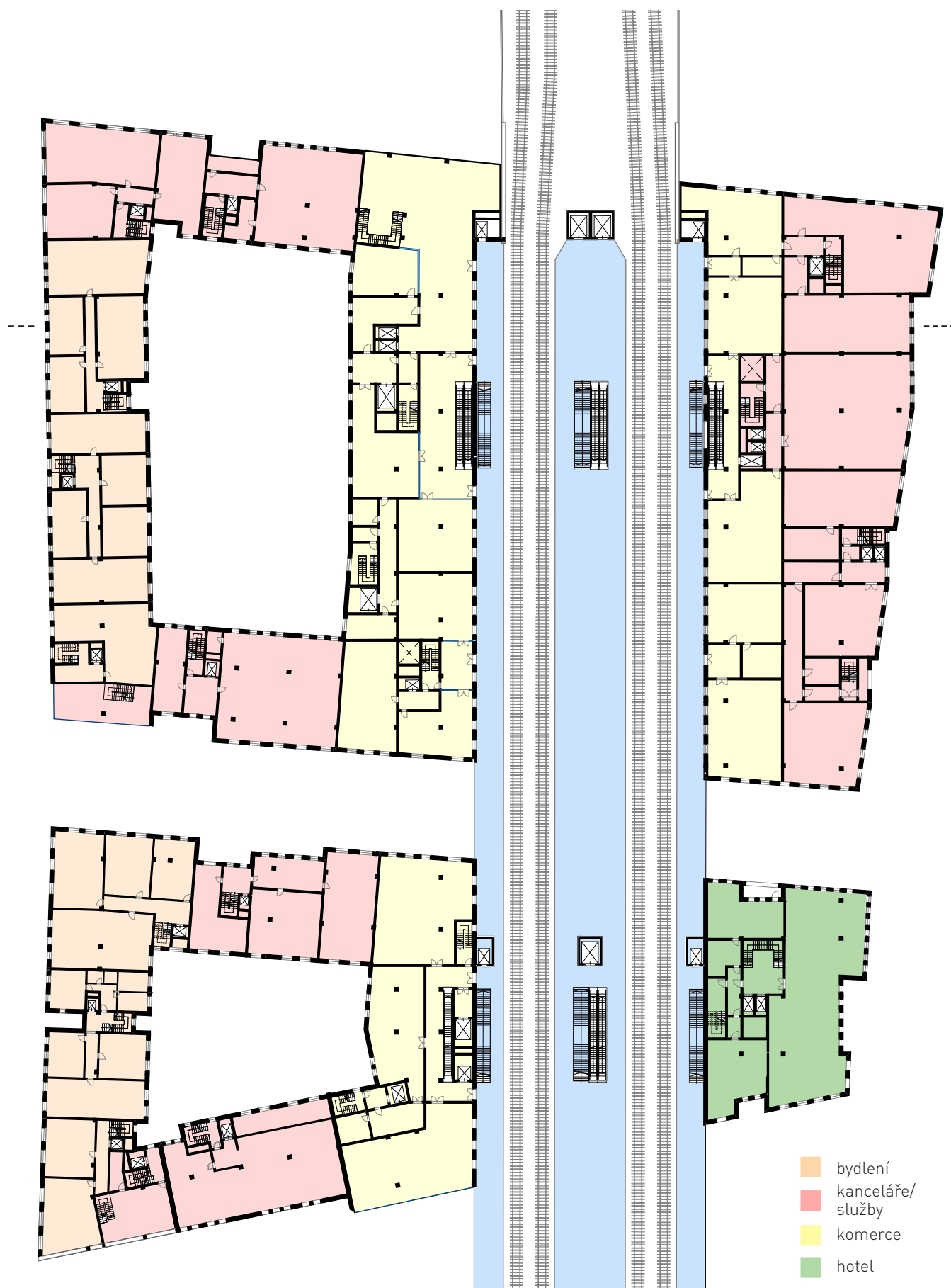
1. PATRO

V prvním patře se nachází nádražní nástupiště, přesněji 3 nástupiště pro 4 tratě. Všechny nástupiště jsou 220m dlouhé a od řešeného souboru domů pokračují až k budově na jižní straně území, která by měla plnit funkci veřejné instituce. Na nástupiště jsou napojeny další komerční plochy. Napojení probíhá vždy přes předsíň, která je společná pro více obchodů, přístup není z bezpečnostních důvodů nikdy přímý. Vertikální komunikace jsou sdružená u schodů na nástupiště.

Nástupištní halou prochází od 4. podlaží několik lávek propojujících oba domy. Budou sloužit jako koridory a také jako místa k pozastavení a případně posezení. Tyto lávky představují vizuální příležitosti.

ŘEZ PŘÍČNÝ NÁSTUPIŠTĚM



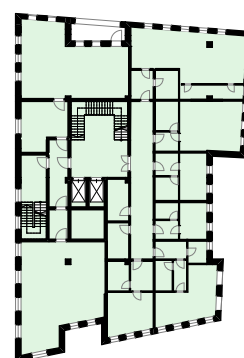
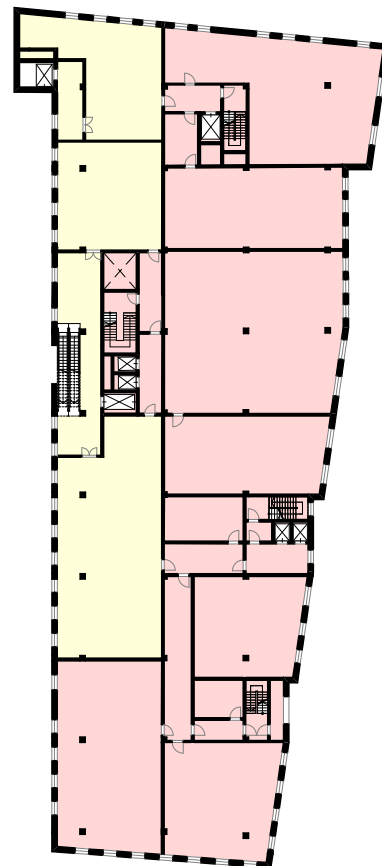
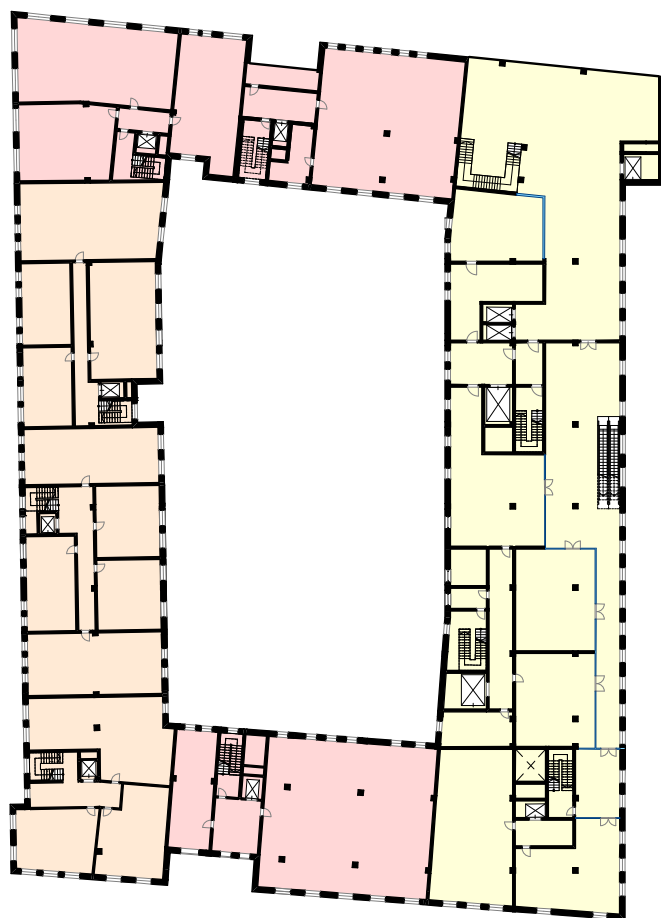


- bydlení
- kanceláře/
služby
- komerce
- hotel

0 25m



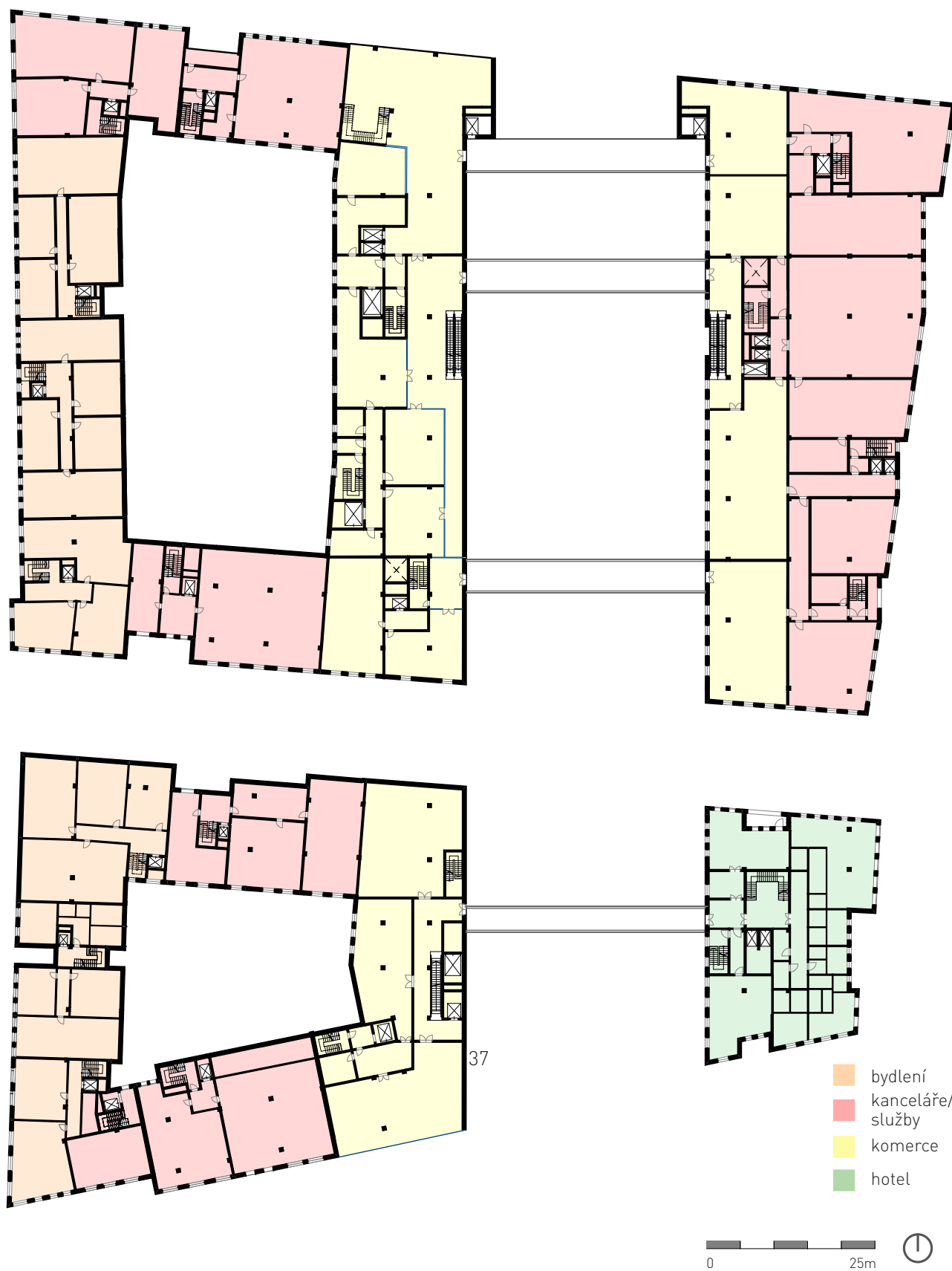
2. PATRO

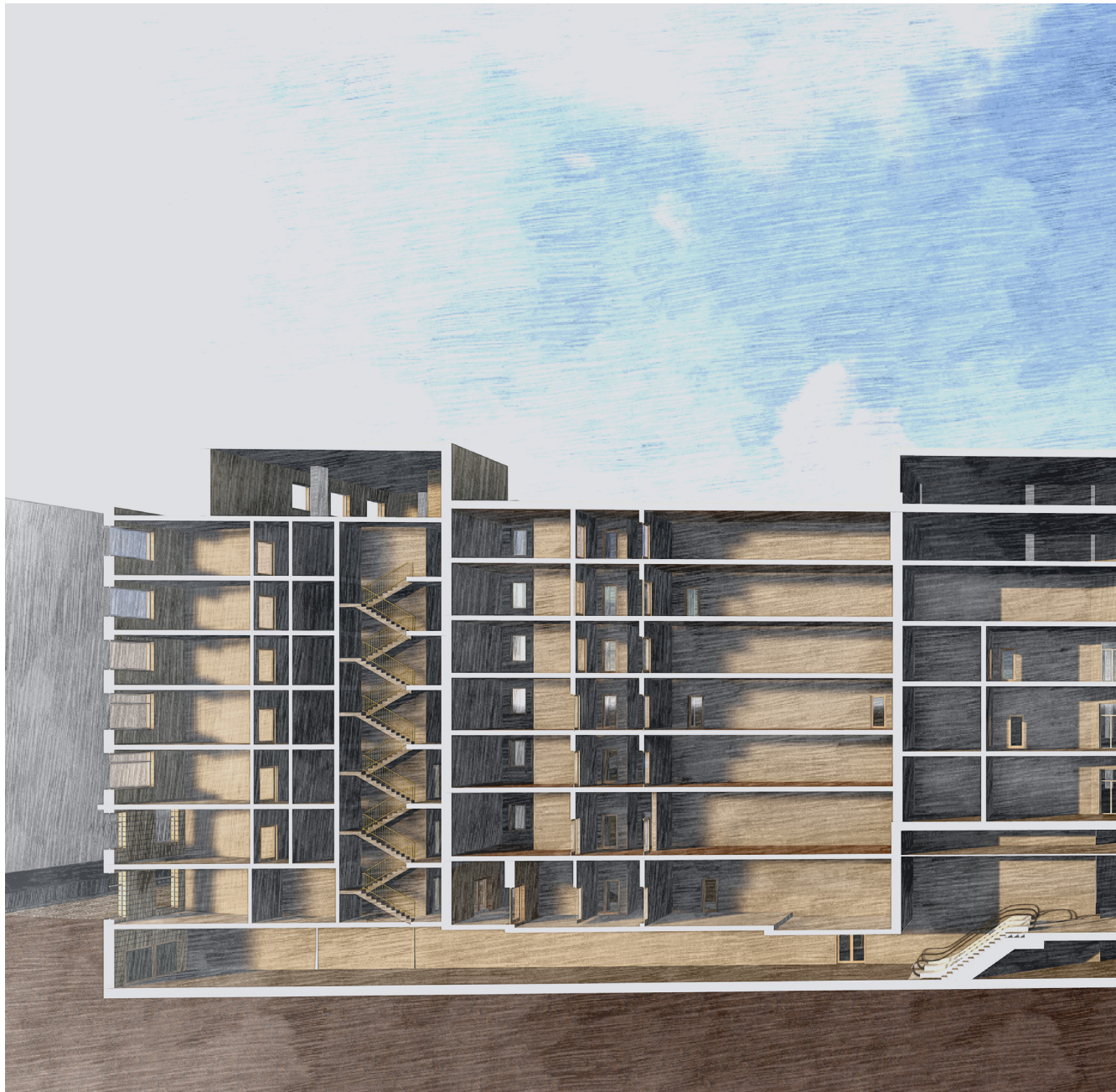


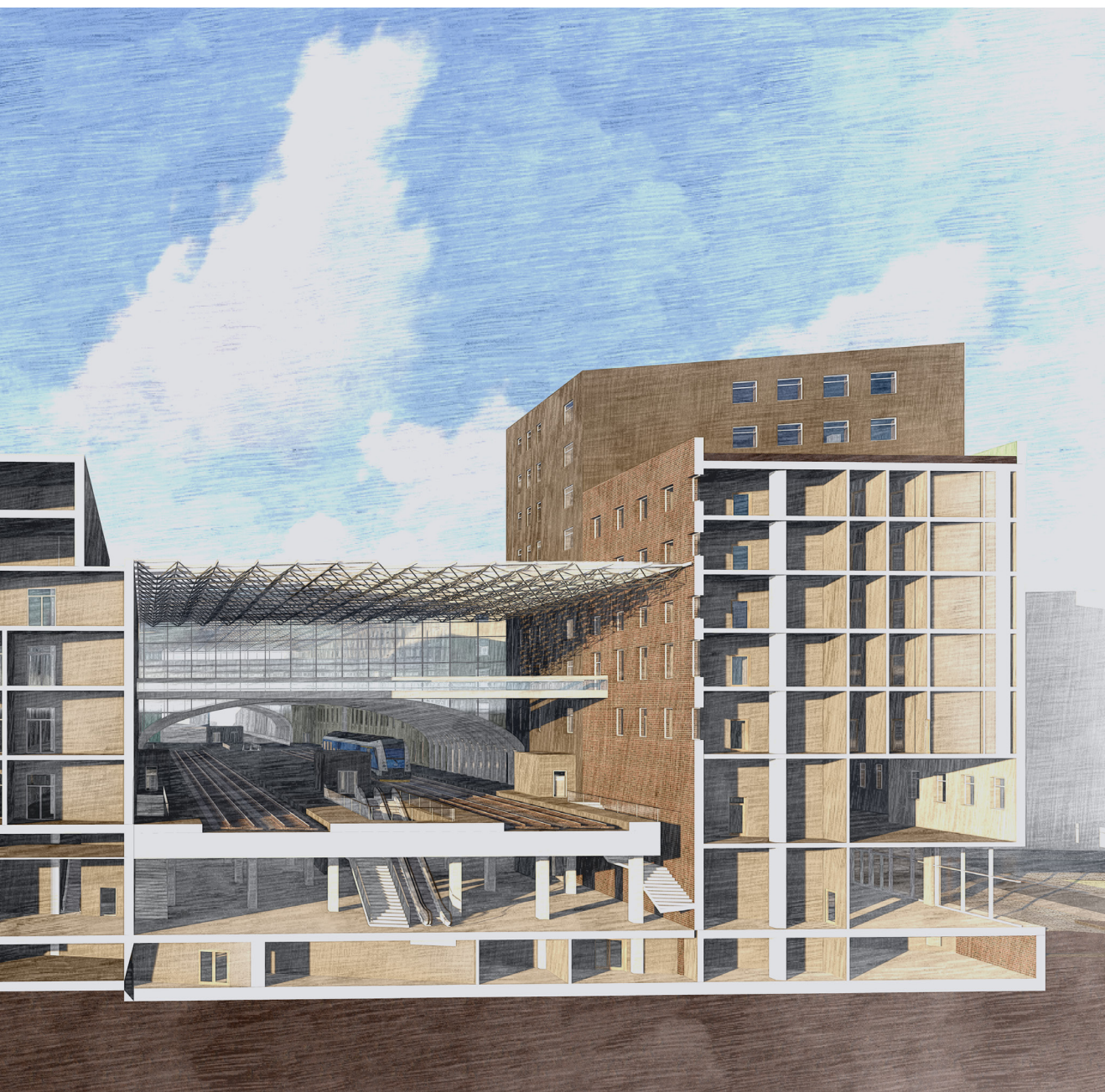
- bydlení
- kanceláře/
služby
- komerce
- hotel



3. PATRO - TYPICKÉ PODLAŽÍ



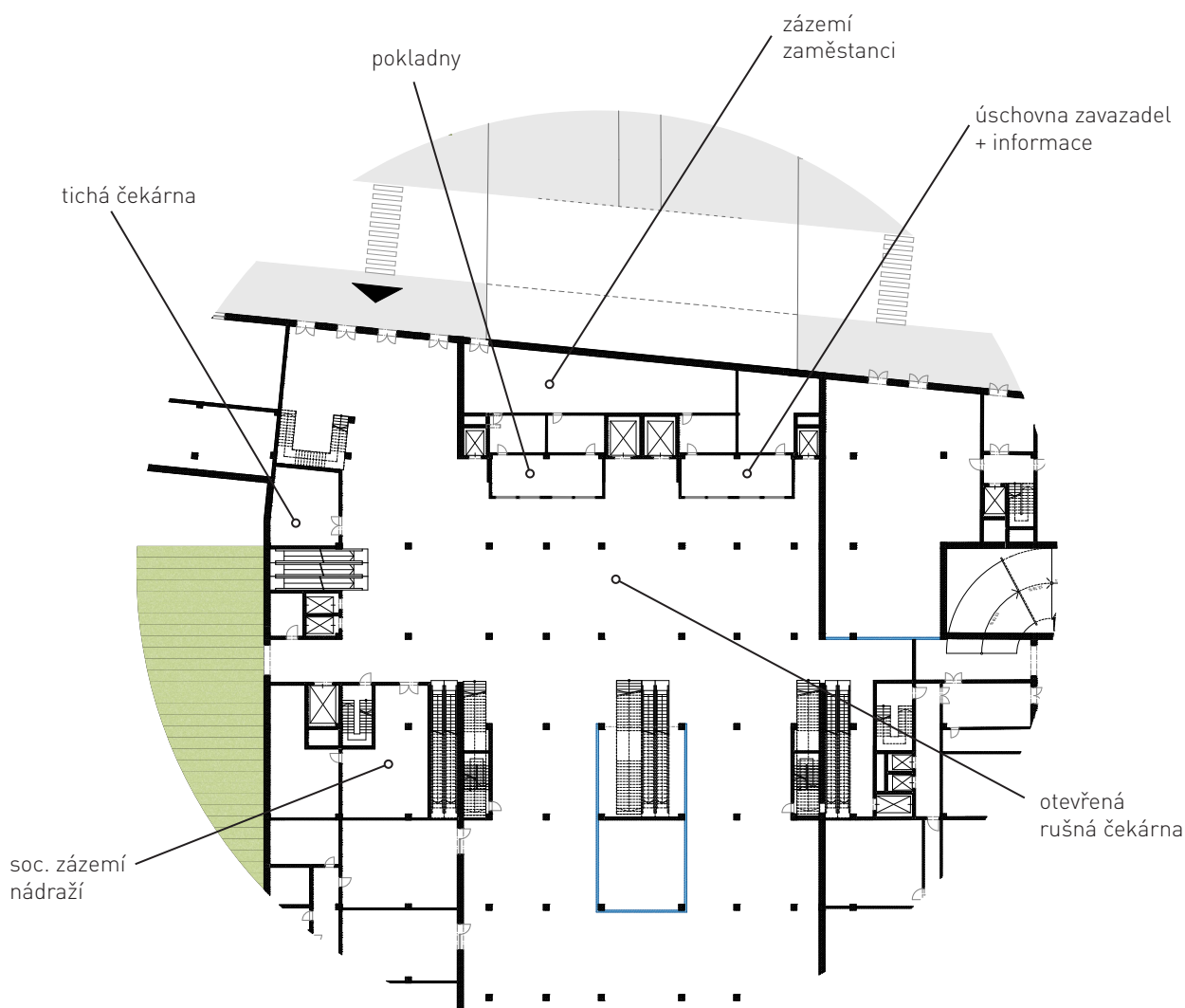


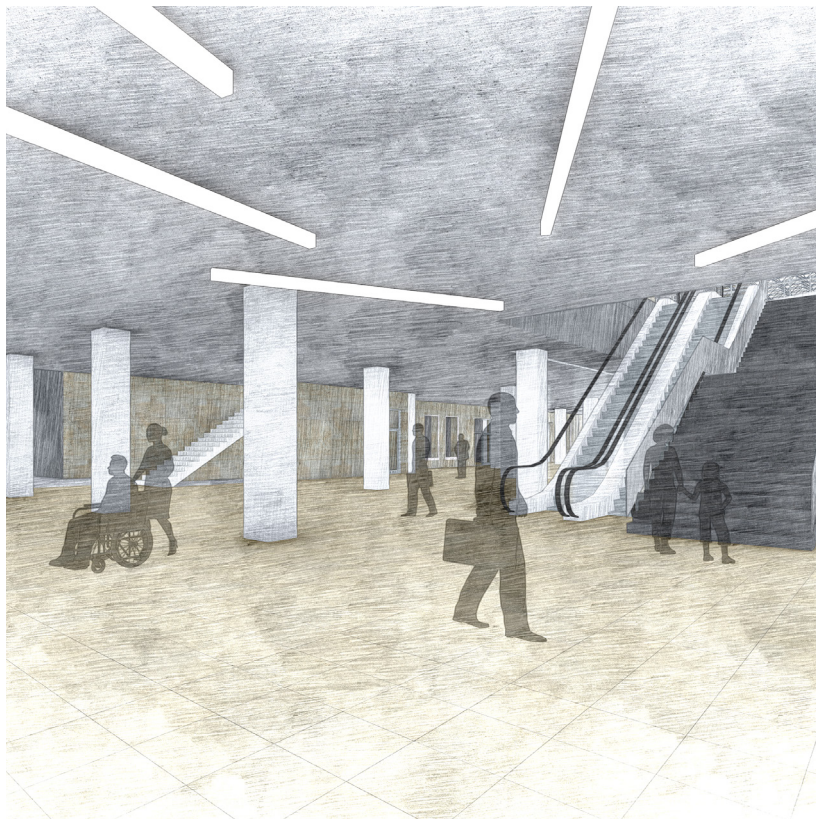
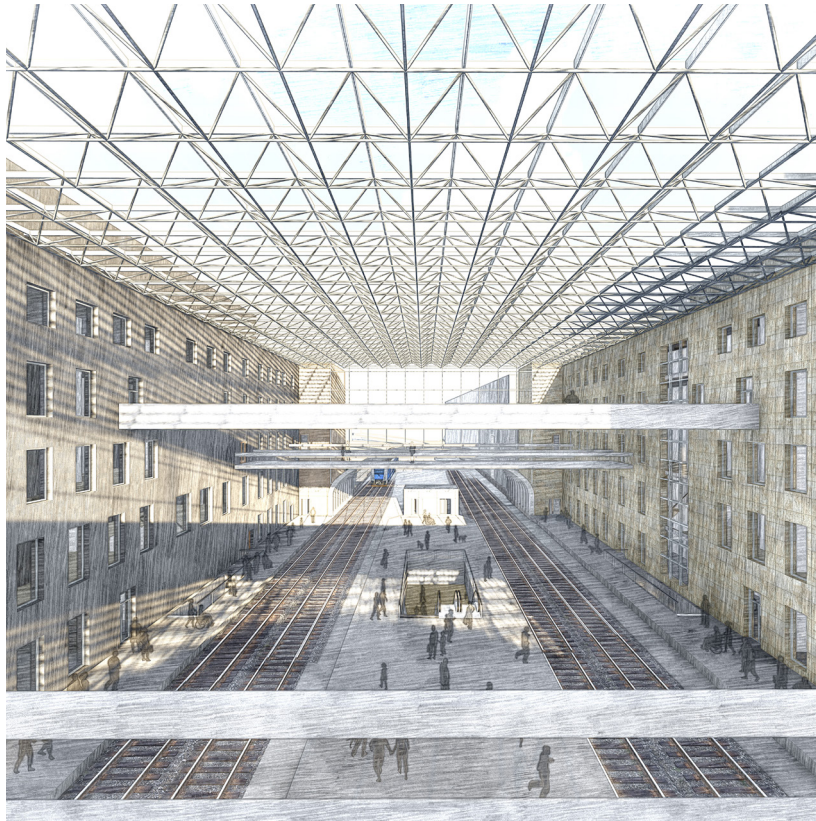


řezoperspektiva nástupištěm - příčná

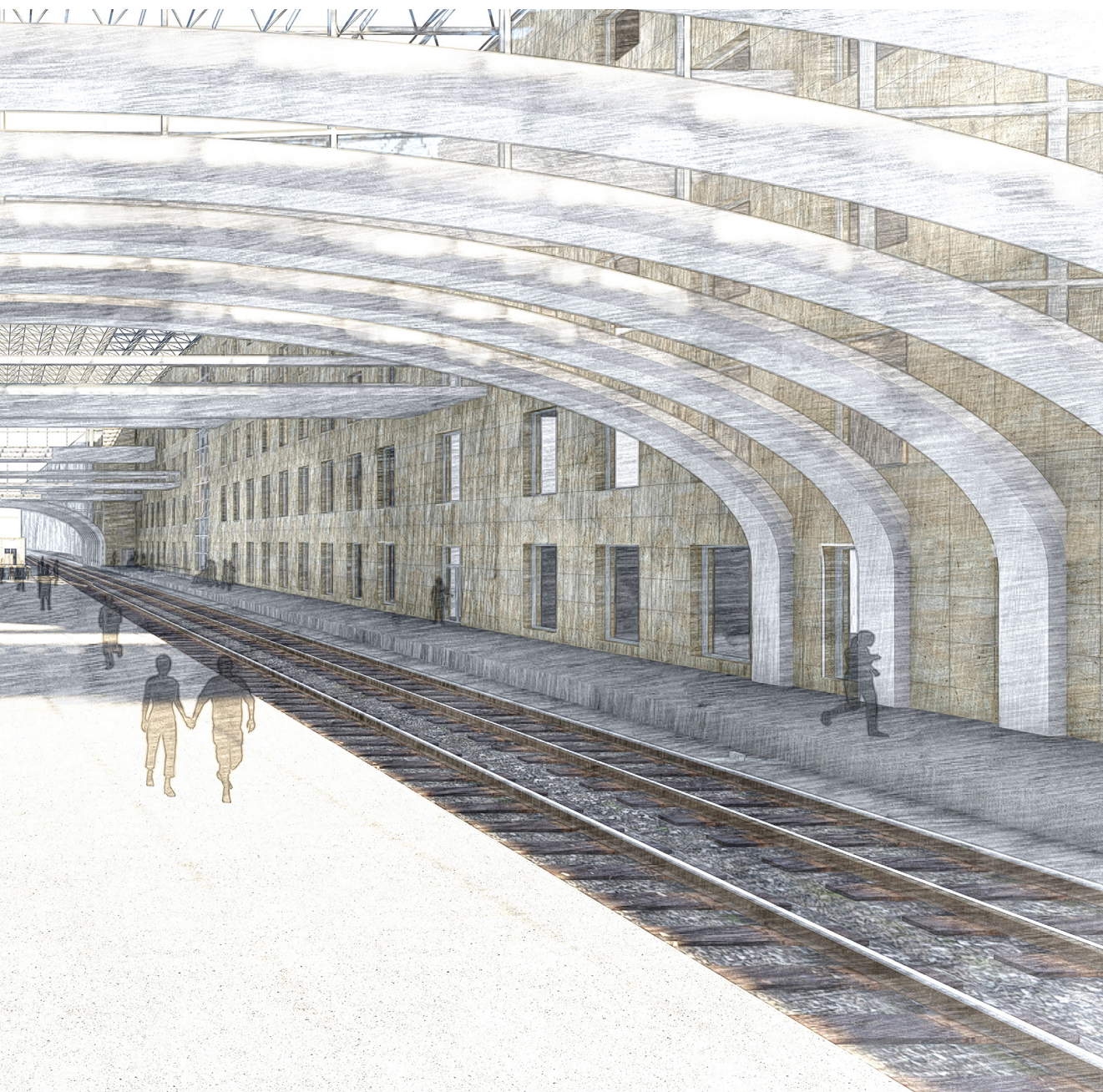
NÁDRAŽÍ - PROVOZ

Dle analýzy SŽDC bude nádraží denně využívat skoro 34 tis. cestujících. Je počítáno se 14. páry osobních či spěšných vlaků za hodinu. V dnešní době moderních technologií předpokládáme, že pokladnu bude využívat jen zlomek cestujících. Stejně tak jako čekárnu. Návrh obsahuje spousty příležitostí k příjemnému strávení času. Úschovna je malým výtahem propojena se suterénem, kde je více prostoru k uskladnění zavazadel. Větší kapacitní požadavky má také sociální zázemí, to bude umístěno na každém patře obchodního domu přiléhajícího k nádraží.









perspektiva nástupiště





perspektiva nádraží v bloku

KONZULTACE

Ing. arch. Pavel Andršt, **odbor přípravy staveb - SŽDC**

Ing. Bc. Kamil Bednařík, **HIP Modernizace Nádraží Bubny - Metroprojekt**

Ing. Lukáš Tittl, **specialista koncepce dopravy IPR Praha**

MSc. Arch. Kateřina Čechová, **odborná asistentka VVUČ, doktorantka FA ČVUT**

Ing. Daniela Bošová, Ph.D., **požární bezpečnost staveb**

doc. Ing. Karel Lorenz, CSc., **statické řešení**

ZDROJE

publikace:

KATEŘINA ČECHOVÁ, IRENA FIALOVÁ: Proces tvorby města: Proměna King's Cross v Londýně, grantová publikace, FA ČVUT v Praze, 2015

LUCA BERTOLINI, TEJO SPIT: Cities on Rails - the redevelopment of railway station areas, New York, 1998

WIES SANDERS, PIET VOLLAARD, JAAPJAN BERG: MARK 60 - Perspective, 03/2016

DEIKE PETERS, JOHANNES NOVY: Railway Station Mega-Projects and The Re-Making of Inner Cities in Europe, Built Environment - Volume 38, 2012

LUCA BERTOLINI, CAREY CURTIS, JOHN RENNE: Station Area projects in Europe and Beyond: Towards TOD?, Built Environment - Volume 38, 2012

IR. STEFAN C. VAN DER SPEK: Intermodal Transfer Points (ITP): Quantifying the quality of the transfer, Fac. of Architecture, Delft University of Technology, 2002

DEIKE PETERS: The Renaissance of Inner-City Rail Station Areas, Critical Planning, 2009

IPR: Aktualizace Strategického plánu hl. m. Prahy - Analytická část, 2015

IPR: Analýza rozvojového potenciálu stanic metra, březen 2016

IPR: 400 - Rozvojový potenciál, 2014

IPR: 400 - Potenciál, priority a flexibilita, 2014

MAREK ZDĚRADIČKA: Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Prahy, Časopis stavebnictví, číslo: 08/14

Radek Čech (SŽDC): Aktuální stav projektové přípravy tratí RS v ČR, 11/2016

Šulc: Aktuální průběh přípravy Rychlých spojení na SŽDC, sborník konference Czech Raildays 2014

weby:

archdaily.com

szdc.cz

iprpaha.cz

cuzk.cz

ilustrace:

str. 10 - publikace: Railway Station Mega-Projects and The Re-Making of Inner Cities in Europe

str. 12 - mezinárodní železniční tratě dle maximální rychlosti, web: wikipedia.com

str. 14/15 - obrázky evropských nádraží, web: archdaily.com

str. 22 - historické regulační plány, web: app.iprpaha.cz/js-api/app/srk

letecké snímky, web: <http://lms.cuzk.cz/lms/WMSA08/1938/PRAH/>

stabilní katastr a 2. vojenské mapování, web: archivnimapy.cuzk.cz/uazk/pohledy/archiv

str. 23 - 3. vojenské mapování, web: archivnimapy.cuzk.cz/uazk/pohledy/archiv

Tzv. zelený tisk, web: app.iprpaha.cz/js-api/app/srk

Generel Vltavy, výřez; DASTudio, 1994. Zdroj: Architekt, č.18/1996, str.38-40

Podkladová studie Holešovice Bubny-Zátory, CMC architects, 2013, web: uppraha.cz

PODĚKOVÁNÍ

Moc děkuji své rodině a Páťovi za neúnavnou podporu během mého studia.
Velké poděkování také patří vedoucímu mé diplomové práce Miroslavu Cikánovi
za inspirativní podněty a rady při zpracování tohoto projektu.

