

OBSAH

1 ANALÝZY

2 TYPLOGIE

3 NÁVRH

- vlaková stanice / úroveň nástupiště
- hub jako náměstí / vstupní terminál
- výhledové otevřené patro / úroveň 2np
- podzemní parkování / úroveň -8 až -14m

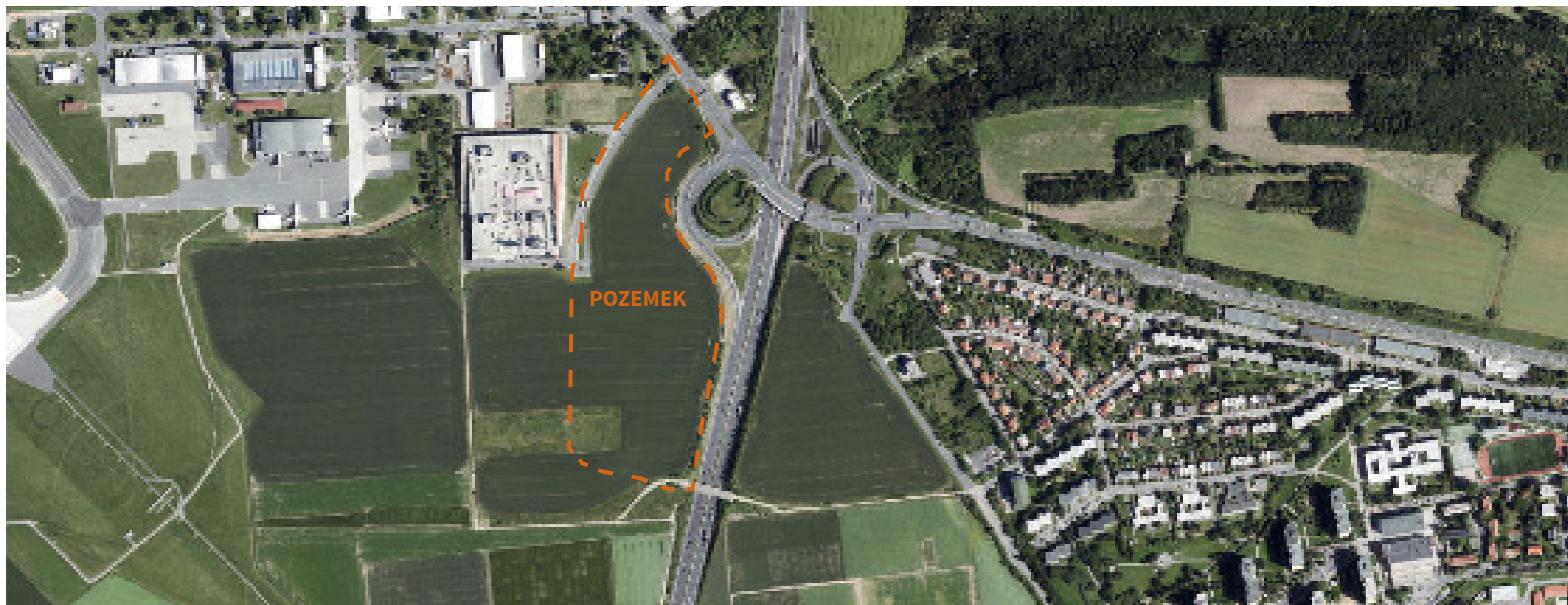
4 KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ

5 REŠERŠE

6 ZDROJE

PODĚKOVÁNÍ

Rád bych poděkoval mým vedoucím diplomové práce docentu Hlaváčkovi a architektovi Čenkovi, kteří se mnou konzultovali svědomitě a kvalitně po celý školní rok. Dále své rodinně, hlavně za trpělivost a podporu během dlouhé práce v tak náročně době, jakou dnes máme. Taky bych rád poděkoval svým spoližákům v ateliéru., se kterými jsme se podporovali a sdíleli projektové konzultace v zájemně aspoň ve virtuálním ateliéru.



STAVEBNÍ PROGRAM

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO DOPRAVNÍ TERMINÁL



Hranice řešeného pozemku [výměra cca 72 000 m²]

Program místností

1) samotná nádražní budova železnice

- úroveň nástupiště / pod zemí (m² - orientační hodnota)
- schodiště do výšky (cca 8,5 m) - 44,25 m² x 4 = 177 m²
- Eskalátor do výšky 8,5 m - 43,45 m² x 4 = 168 m²
- Výtah osobní - 6,16 m² x 2 = 12,3 m²
- Nástupiště (ostrovní) - cca 1200 m² x 2 = 2400 m²

- úroveň terénu

- Přestupní komunikace - 180,5 m² x 2 = 361 m²
- Schodiště do výšky 8,5 m - 44,25 m² x 4 = 177 m²
- Eskalátor do výšky 8,5 m - 43,45 m² x 4 = 168 m²
- Výtah osobní - 6,16 m² x 2 = 12,3 m²
- Nástupiště (ostrovní) - BUS - 2400 m²

2) zázemí železniční, tramvajové a BUS stanice

- Zázemí terminálu BUS (MHD + PID)
- Služební chodba - 30 m²
- Dispečer MHD + PID - 13 m²

- Odpočinková místnost - 20 m²
- Čajová kuchyňka - 7 m²
- Úklid - 3,5 m²
- WC řidiči (ženy) - 4,5 m² (1 WC + 1 um.)
- WC řidiči (muži) - 4,5 m² (1 WC + 1 um.)
- WC řidiči (sprcha) - 1,75 m² (1 sprcha dohrom.)

Zázemí terminálu BUS (Region)

- Služební chodba - 30 m²
- Dispečer MHD + PID - 13 m²
- Odpočinková místnost - 20 m²
- Čajová kuchyňka - 7 m²
- Úklid - 3,5 m²
- WC řidiči (ženy) - 4,5 m² (1 WC + 1 um.)

a

- WC řidiči (muži) - 4,5 m² (1 WC + 1 um.)
- WC řidiči (sprcha) - 1,75 m² (1 sprcha dohrom.)

4) parkovací dům (parking P+R)

5) chranné pásma plynovodu (3 m na každou stranu zůstane pruh volný pro pohodlný přístup)

6) kolárna, včetně napojení cyklostezky

7)

Prodej jízdenek (dále vše 1NP)

- Hala - 58 m²
- Informace, rezervace - 51 m²
- Sklad, trezor - 11 m²
- Chodba - 14 m²
- Denní místnost - 15 m²
- WC ženy - 3,5 m² (1 WC + 1 um.)
- WC muži - 3,5 m² (1 WC + 1 um.)
- Úklid, sprcha - 3,5 m² (1 sprcha + umyv.)

Veřejné WC

- Veřejné WC - vstupní prostor - 30 m²
- Turnikety - xx m²
- Bezbariérové WC ženy - 5,18 m² (1 jednot.)

- Bezbariérové WC muži - 5,18 m² (1 jednot.)
- Obsluha - 4,5 m²
- WC muži - 17 m² (2 WC + 4 pisoáry)
- WC ženy - 20 m² (4 WC + 3 um.)
- Úklid - 2,1 m²
- WC - přebalovací místnost - 3,1 m² (1 jednot.)

Dozorčí P+R

- Denní místnost - 11,5 m²
- WC - 3,1 m² (1 jednot.)

Technologický objekt SŽ

- Čistící stroje - 18 m²
- Odpadky - 6,5 m²
- Služební chodba - 19 m²
- VN - 11x2 m²
- Tlumivka - 11,2 m²
- Transformátor - 11,2x2 m²
- NN - 18,2 m²
- Sdělovací místnost - 17,1 m²
- Dálkový přenos - DRŤ - 7,2 m²
- Rezerva - 26 m²



ŘEŠENÝ POZEMEK

VYMEZENÍ POZEMKU PRAŽSKÝM OKRUHEM

Terminál DLOUHÁ MÍLE je umístěn v západním cípu Prahy, katastrálního území Praha-Ruzyně v těsné blízkosti s letištěm Václava Havla. Pozemek je po celém východním okraji lemovaný Pražským Okruhem, díky němuž má tak specifický tvar.

Celková plocha pozemku (m²) = 72000
m²..... = 7,2 h



Letištní prostor za OC Šestka



Průmyslová zóna letiště



Střecha OC Šestka



Vstupní prostor OC Šestka



Pohled na pozemek z ulice Fajtlova směr letiště



Chodník směrem od OC Šest k ulici Fajtlova

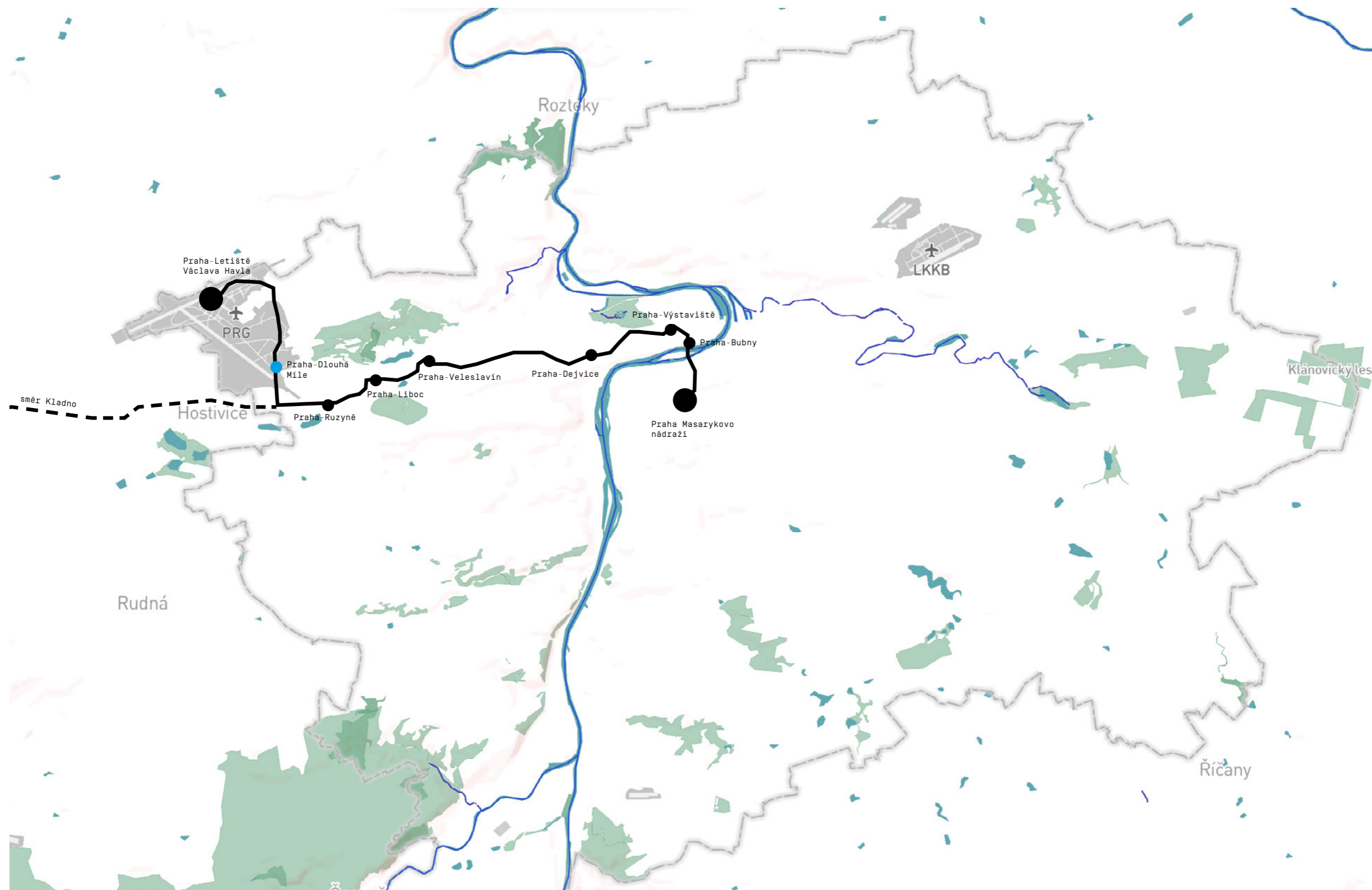


FOTODOKUMENTACE

V OKOLÍ STANICE A POZEMKU

Řešení fasády OC Šestka - perforované plechy jako LOP





Terminál DLOUHÁ MÍLE je umístěn v západním cípu Prahy, katastrálního území Praha-Ruzyně v těsné blízkosti s letištěm Václava Havla. Pozemek je po celé východní okraji lemovaný Pražským Okruhem, díky němuž má tak specifický tvar.

PLÁNOVANÁ TRATĚ

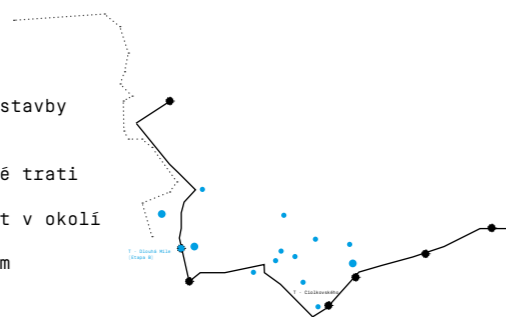
PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ - Kladno

- Aero Terminál - centrum letištní
- Národní park Divoká šárka / dostupnost pěšky max 30 min z obytné zóny Ruzyně
- Uzavřený areál #1 - celní prostor / odděleno plotem s ostatným drátem od zbytku krajiny
- Letiště Václava Havla + průmyslová zóna / sklady / hangáry / výroby
- Centrum pro ekologii Prahy 6 / Muzeum
- Obchodní centrum Šestka - celoměstská vybavenost
- ZŠ Dědina / MŠ Šmolíkova
- Pakování P+ R zastávka Dlouhá Mile, parkovací domy u tram zastávky Vsetínská a parking Prahy 6
- Lékárna / restaurace / knihovna
- Dětská hřiště
- Plánované etapy A a B prodloužení tramvajové trati Divoká Šárka - Dlouhá Mile - Letiště Václava Havla
- Uzavřený areál #2 - vojenský prostor Ruzyně/ odděleno plotem s ostatným drátem od zbytku krajiny
- Hranice katastrálního území Ruzyně / Prahy
- Výzkumný ústav rostlinné výroby, v.v.i



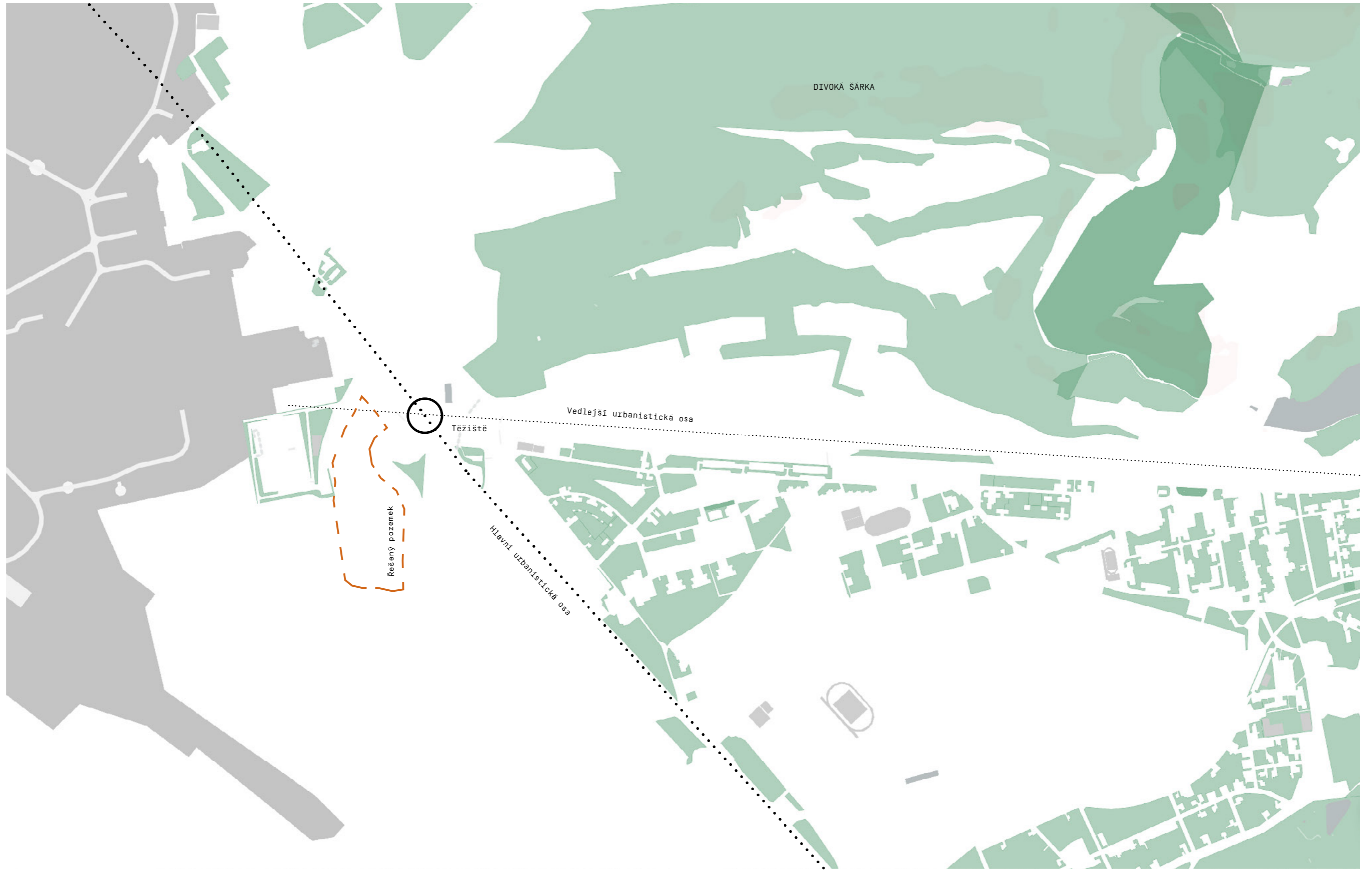
Legenda

- Plánované etapy výstavby tramvajové trati
- zastávky tramvajové trati
- občanská vybavenost v okolí
- zastávky BUS / Tram



Terminál DLOUHÁ MÍLE je umístěn v západním cípu Prahy, katastrálního území Praha-Ruzyně v těsné blízkosti s letištem Václava Havla. Pozemek je početně východním okrajem lemovaný Pražským Okrskem, díky němuž má tak specifický tvar.

OBČANSKÁ VYBAVENOST VČETNĚ PLÁNOVÁNÍ NOVÉ TRAMVAJKVAJOVÉ TRASY

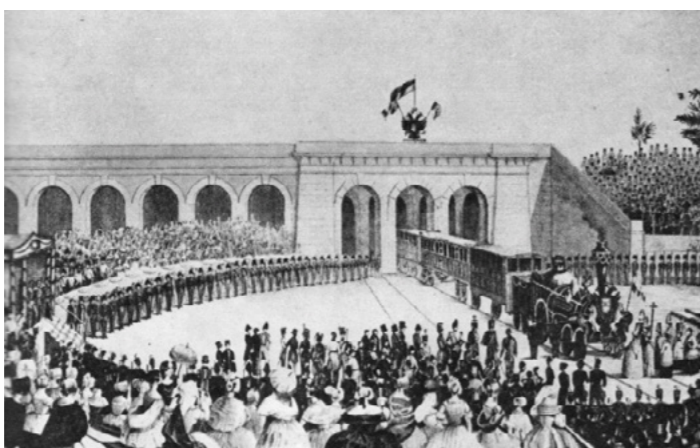


URBANISTICKÉ OSY ÚZEMÍ

HLAVNÍ OSA DLE ÚAP - HODNOTY V ÚZEMÍ

HISTORIE TRATI

NEGRELLIHO VIADUKT JAKO INICIÁTOR ŽELEZNICE



Negrelliho viadukt

- nejstarší pražský železniční most
- do roku 1910 nejdelší železniční most v Evropě
- Viadukt postavený před 170 lety umožnil propojit trasu Vídeň - Praha - Drážďany.
- Původně most sestával z 87 oblouků, z nichž osm stálo přímo ve Vltavě. - paralela na Prahu stověžatou? (trocha poetiky)
- Stavaři most postavili z žuly Schwarzenberského lomu - použití místních materiálů
- Po dokončení most působil impozantním dojmem, jeho elegantní linie připomínala velkolepé akvadukty starověkého Říma.
- Ve 20. století ale viadukt utrpěl několik necitlivých zásahů. Část oblouků byla přechodně zazděna a přeměněna na sklady. Původní jednotnou podobu stavby narušilo také nahrazení několika oblouků betonovou konstrukcí.
- Cena opravy se ale nakonec vyšplhala na 1,9 miliardy korun. Velkou část zaplatila Evropská unie z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF).

- Vlaky se na opravený viadukt vrátily 1. června 2020. Jezdí po něm linky z Prahy do Kladna a Kralup nad Vltavou. Spolu s tím se změni i jízdní řády těchto spojů. Cesta do centra Prahy se tím zkrátí asi o sedm minut.
- Viadukt je také prvním dokončeným úsekem trati na letiště. Modernizace železniční trati za více než 31 miliard korun mezi Prahou a Kladnem s odbočkou na letiště v Ruzyni by měla být dokončena v roce 2028.
- "Díky tomu, že rekonstrukce viaduktu proběhla za maximálního použití původních materiálů i technologií, podařilo se zachovat jeho památkovou hodnotu. Současně ale trať prošla výraznou modernizací a může se stát součástí rychlodráhy na Kladno s odbočkou na pražské letiště," uvedl v květnu ministr dopravy Karel Havlíček, který si přišel zrekonstruovanou stavbu prohlédnout spolu s premiérem Andrejem Babišem.
- V budoucnu by se měly obnovit i prostory pod oblouky, kde vzniknou kavárny či ateliéry. Pražský magistrát chce kvůli tomu požádat v létě o územní rozhodnutí na úpravu okolí Negrelliho viaduktu v Karlíně. Stavební práce by měly začít za dva roky.

HISTORIE TRATI

POČÁTKY VLAKOVÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ ČECH



České Budějovice - Koněspřežná dráha na trase České Budějovice - Línec byla ve své době skutečným unikátem.



1. „Mapa evropské železniční sítě z roku 1849. Můžeme na ní vidět rozvinutou síť tratí v německých zemích a Prusku a podstatně řídkou síť v Rakouském císařství. Mezinárodní spojení bylo možné po trati Severní dráhy přes Prusko. Na mapě je zakreslena koněspřežná dráha z Českých Budějovic do Lince a z Prahy do Lán. Slabší čarou je znázorněna trať z Prahy do Drážďan, která byla v té době ve výstavbě.“

Průmyslová revoluce aneb příchod prvních železnic

- velký zlom - příchod železnice:
- pozn. rozvoj železnice souvisí s průmyslovou revolucí 18. / 19. stol. - potřeba přepravy většího množství lidí/materiálů / výrobků (do té doby poštovní dostavníky)
- Koněspřežka - České Budějovice - Linz = 1. železnice v kontinentální Evropě (1825-1832) - autor F. A. Gerstner
- ve městech obdoba - tramvaj
- železnice -
- parní stroj - 19. stol. - James Watt (Anglie)
- zlom vývoj železnice - v 19. století
- = vývoj území v okolí železnice a nádraží + průmysl (vzniká u hradeb - např. Masarykovo nádraží v Praze (vznik 1845) - proražena část hradeb - speciální brána, která se na noc zamykala; uvnitř hradeb - nádraží pro osobní dopravu, vně hradeb - nákladní doprava)

- např. (rodina Rotschildů)- Severní dráha císaře Ferdinanda (Vídeň, Břeclav, Ostrava, Krakov, Halič) - 1838
- stát si uvědomil strategičnost železnice - staví dráhy - důležité pro vojsko, hospodářství, státní správu:
- Státní dráha - Vídeň - Olomouc - Praha
- významný inženýr Jan Pernér
- 1845 - zahájen pravidelný osobní provoz Vídeň - Praha
- konec 19. stol. - poč. 20. stol. - Elektrifikace měst a obcí:
- elektrifikace v Německu - 60. / 70. léta 19. stol. (Werner Siemens - tvůrce elektromotoru)
- 1. elektrická dráha na Letné v Praze (1891) - František Křižík
- 1. elektrifikovaná trať z Tábora do Bechyně (1903) - František Křižík
- MHD - metro - od 1863 - metro v Londýně
- 70. léta 20. stol. - v Praze (od 1974 - linka C)- plány
- jíž před 2.sv.válkou - začalo se i stavět -v 50.letech projekt vládou zastaven

řešení: IPR Praha - Manuál tvorby veřejných prostranství:

- jednotlivé druhy dopravy - odlišné efektivní vzdálenosti:
- chůze - krátké vzdálenosti - v řadu stovek metrů
- jízdní kolo - do pěti kilometrů
- motorová doprava - teprve pro větší vzdálenosti
- MHD - kratší i delší vzdálenosti
- automobil. doprava - krátké vzdálenosti jen výjimečně
- řešení -
- dle potřeb různých druhů pohybu, zpravidla v následujícím pořadí:
- (pozn. pořadí - dle zátěže daného pohybu na své okolí - z hlediska prostorových nároků, energetické náročnosti, míry znečištění životního prostředí

 1. pěšky
 2. veřejnou dopravou

- zohlednit význam a účel druhů pohybu v pořadí:

 1. cílová doprava



Řešený pozemek

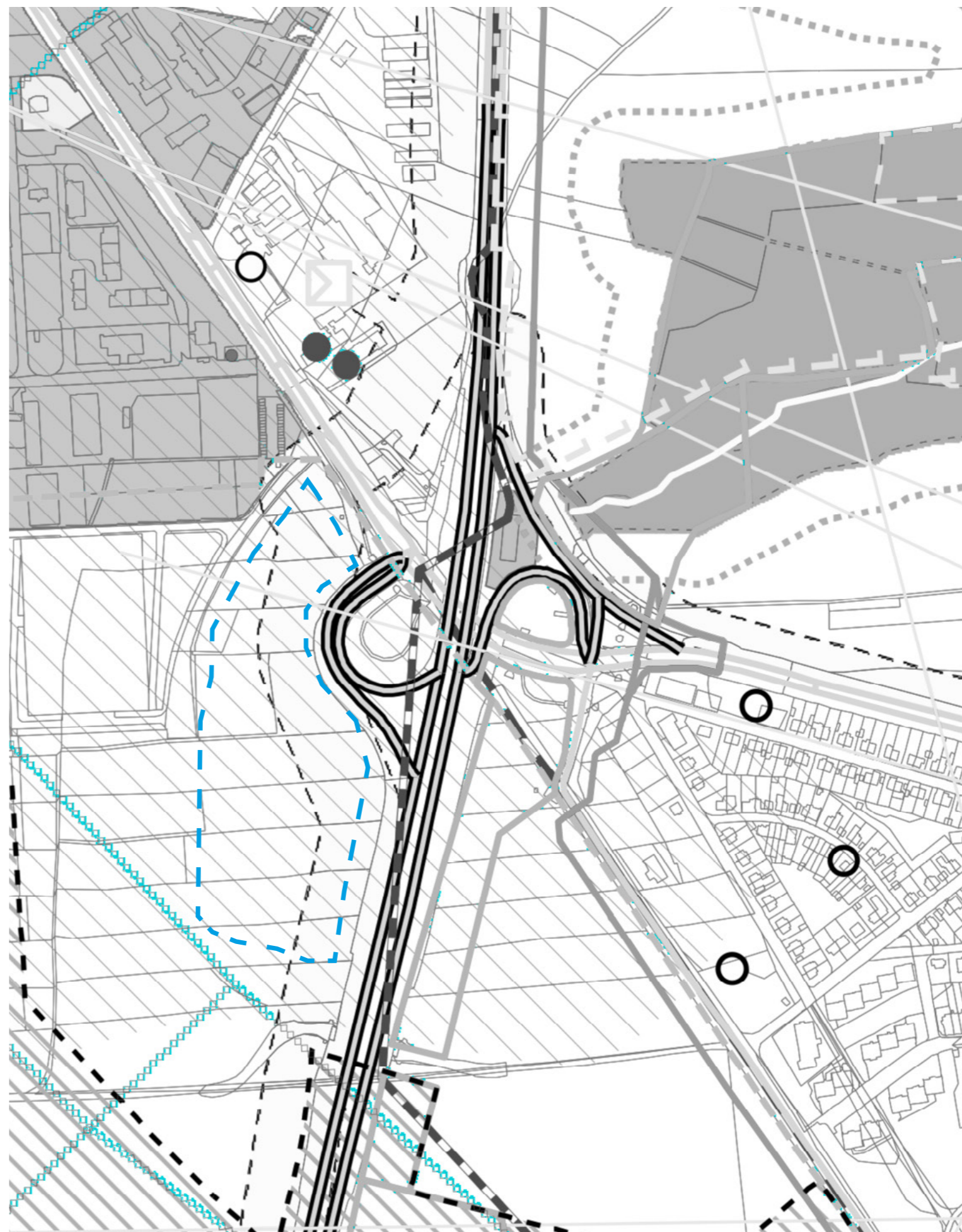
Ochranné pásmo letiště

Ochranné pásmo letiště **s výškovým omezením staveb** je v současné době omezena na výšku sousední stavby obchodního centra šestka, to je 15 metrů v nejvyšší části hřebene střechy

Bezpečnostní pásmo plynovodu

„k) **Rozsah bezpečnostních pásem** stanovuje § 69 zákona č. 458/00 Sb. takto: - u regulačních stanic vysokotlakých..... 10 m, - u regulačních stanic velmi vysokotlakých20 m, - u **vysokotlakých plynovodů** do DN 10015 m, do DN 25020 m, nad DN 25040 m, V návaznosti na ustanovení ČSN 038369 je nutné zachovat vzdálenost podzemních liniiových zařízení od krajů uzemňovací anody (anodové uzemnění) v délce: - v zastavěných oblastech100 m, - mimo zastavěné oblasti150 m, Zřizovat stavby v bezpečnostním pásmu lze pouze po předchozím písemném souhlasu SČP (ZČP, STP) a.s. úseku správy plyn. majetku, ve kterém budou určeny podmínky, za kterých může být stavba v bezpečnostní pásmu umístěna.

p) **Při vlastní stavbě musí zůstat pruh min. 3 m na obě strany od plynovodu vždy volný** (zákaz skládky zeminy, materiálu apod.) a nesmí v něm být měněno krytí plynovodu. Po trase plynovodů v podélném směru není dovoleno poježdění těžkých vozidel a mechanismů.“



Vyznačené ochranné pásmo letiště [s výškovým omezením staveb]

OMEZENÍ NA POZEMKU OCHRANNÉ PÁSMO PLYNOVODU A LETIŠTĚ

PLYNOVOD

OCHRANNÉ PÁSMO



A) **Rozsah ochranných pásem** stanovují Všeobecné funkční požadavky pro plynovody s nejvyšším provozním tlakem do 1,6 MPa včetně popisuje ČSN EN 12007-1 (ČSN 38 6413) – Zásobování plynem – Plynovody s nejvyšším provozním tlakem do 16 bar včetně. Obecné funkční požadavky pro dodávku plynu plynovody z oceli, jejichž nejvyšší provozní tlak je nad 1,6 MPa, popisuje ČSN EN 1594 (ČSN 38 6410) – Zásobování plynem – Plynovody s nejvyšším provozním tlakem nad 16 bar. Tato norma obsahuje informativní a normativní požadavky na bezpečné zásobování plynem pomocí plynovodů.

B) Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí: a) u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce **1 m na obě strany od půdorysu u nízkotlakých a středotlakých plynovodů + přípojky. U ostatních plynovodů 4 m na obě strany od půdorysu potrubí.**

(4) Pokud to technické a bezpečnostní podmínky umožňují a nedojde-li k ohrožení života, zdraví, bezpečnosti nebo majetku osob, fyzická či právnická osoba provozující příslušnou plynárenskou soustavu nebo přímý plynovod, těžební plynovod či plynovodní přípojku a) stanoví písemné podmínky pro realizaci veřejně prospěšné stavby, pokud stavebník prokáže nezbytnost jejího umístění v ochranném pásmu, b) udělí písemný souhlas se stavební činností, umístěním staveb, neuvedených v písmenu a)

TYPOLOGIE

Vlaková stanice

- je navržena jako podpovrchová
- celková délka nástupiště je 220m
- při návrhu nesmí dojít k posunu kolejí ve všech směrech, poloha je dána celkovým návržením dráhy
- stanice musí být navržena jako bezbariérová, tzn. že musí obsahovat minimálně jeden výtah na nástupiště

Nástupiště

- norma ČSN 73 4959
- délka nástupiště je stanovena na 180m
- šířka nástupiště vychází z celkové plochy a délky nástupiště, která se vypočítává dle speciálních vzorců. Pro účely návrhu bude vhodné využít rozměrů navržených ve stávajícím projektu stanice.
- nástupiště by mělo být vybaveno základním mobiliářem : lavičky, odpadkové koše, informační cedule, informační systém
- bezpečnostní pás s vodicími liniemi jsou povinným vybavením každé stanice

Schodiště

- schodiště by mělo odpovídat normě ČSN 73 4130
- minimálně dvě na jedno nástupiště
- maximální výška stupně je 160mm
- sklon nesmí být větší než 28 stupňů
- minimální šířka 1800mm
- maximální počet stupňů v raměni je 16
- madlo musí být na obou stranách, výška 900-1000mm

Eskalátor

- předpis 27433/2020 SŽ-GŘ-013
- minimálně dva na jedno nástupiště
- v případě více ramen, nesmějí být rozděleny schodištěm
- minimální vodorovná dráha eskalátoru je 1200mm
- minimální šířka je 1000mm
- sklon musí být v rozmezí 27,3 - 30 stupňů
- eskalátor se nepočítá mezi statické koridory

Výtah

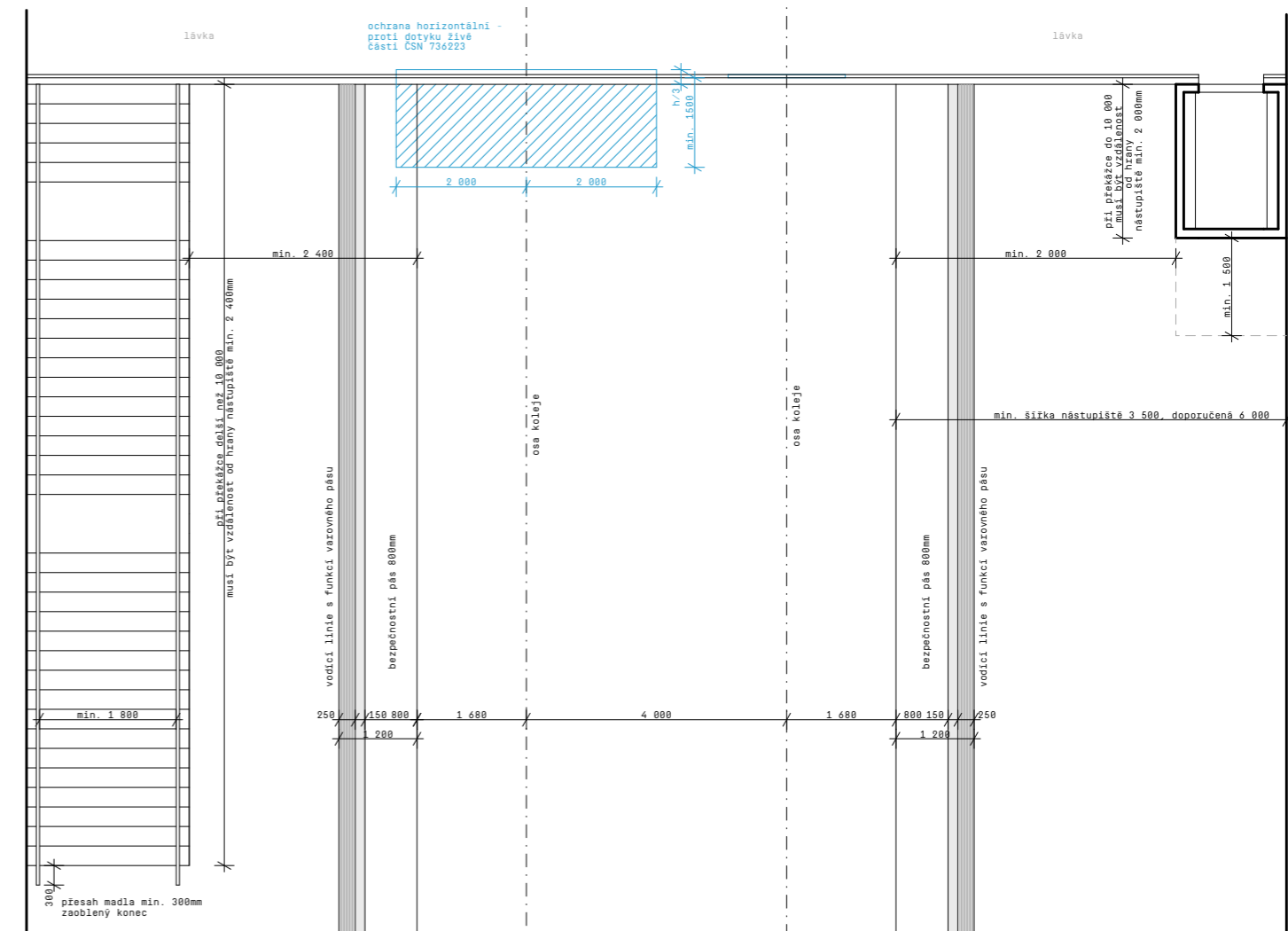
- předpis 27433/2020 SŽ-GŘ-013
- minimálně jeden na jedno nástupiště
- doporučená minimální velikost výtahu je Typ C, rozměr 1100x2100mm, velikost dveří 1000x2100
- výtah může být jednostranný i oboustranný

Informační systém

- směrnice SŽDC č. 118
- vlaková stanice musí být opatřena informačním systémem jako: čas, odjezdy, příjezdy, informační tabule

Orientační systém

- orientačním systémem se myslí např.: jméno stanice, označení WC, orientační šipky, zákazové cedule atd.
- nástupiště by mělo být rozděleno, vzhledem k délce, do 4 sektorů
- na každé straně musí být po určitých vzdálenostech název vlakové stanice



NÁSTUPIŠTĚ

MINIMÁLNÍ PŮDORYSNÉ ROZMĚRY

Výška trakčního vedení

- tabulka 1 pro výpočet řetězovkového vedení
- čím kratší rozestup podpěr, tím nižší výška

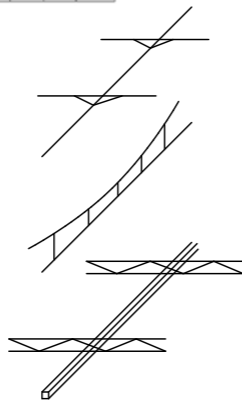
| Trakční soustava umístění | Poměrná oblouková trati v m | Vymezená délka křížení h v m (viz obrázek 5.2) | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|
| | | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 a více |
| stejnosemenná 3 kV trať | $R \geq 1300$ | 615 | 630 | 650 | 690 | 730 | 785 | 860 | 940 | 1030 | 1135 | 1240 | 1365 | 1500 |
| | $550 \leq R < 1300$ | 620 | 635 | 665 | 695 | 735 | 805 | 890 | 980 | 1080 | 1190 | 1320 | 1460 | 1600 |
| | $200 \leq R < 550$ | 1100 | 1120 | 1155 | 1190 | 1240 | 1300 | 1360 | 1430 | 1500 | 1580 | 1660 | 1750 | 1840 |
| stejnosemenná 3 kV stanice a stříkáva 25 kV | $R \geq 1300$ | 780 | 790 | 815 | 840 | 880 | 930 | 965 | 1055 | 1130 | 1210 | 1290 | 1380 | 1500 |
| | $550 \leq R < 1300$ | 900 | 910 | 935 | 960 | 995 | 1050 | 1105 | 1160 | 1250 | 1330 | 1410 | 1500 | 1600 |
| | $200 \leq R < 550$ | 1140 | 1155 | 1185 | 1210 | 1250 | 1300 | 1360 | 1430 | 1500 | 1580 | 1660 | 1750 | 1840 |

Druhy trakčního vedení

- prosté [podobně tramvajovému vedení]

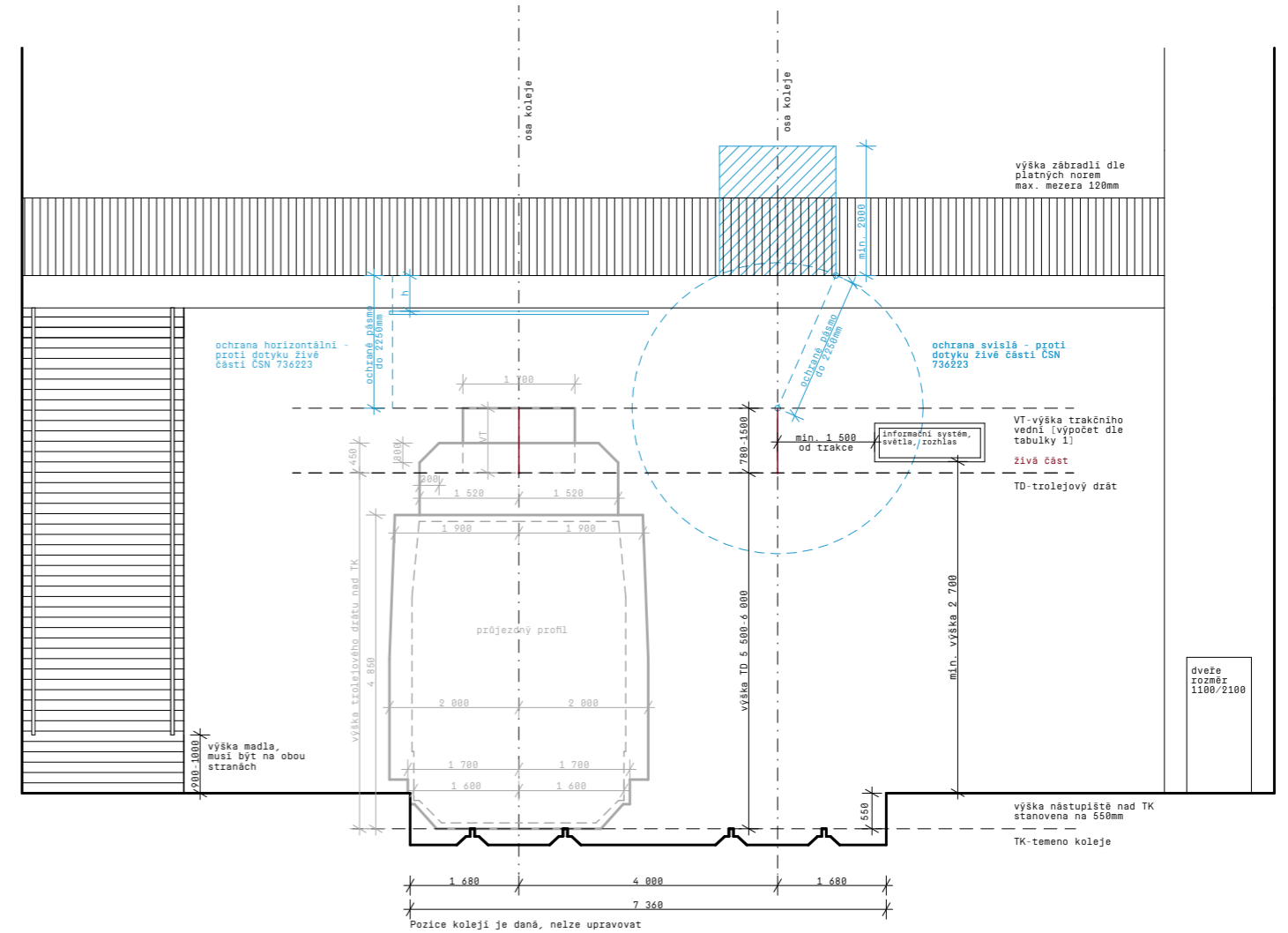
- řetězovkové [nejpoužívanější]

- pevné [nízká výška, pevná tyč, např. HBF Berlín]



Ochrana proti dotyku

- dle ČSN 73 6223
- podrobněji je vše uvedeno v normě
- clony mohou být například z pletiva s maximálním otvorem 12mm



NÁSTUPIŠTĚ

MINIMÁLNÍ VÝŠKOVÉ ROZMĚRY

Autobusová zastávka/terminál

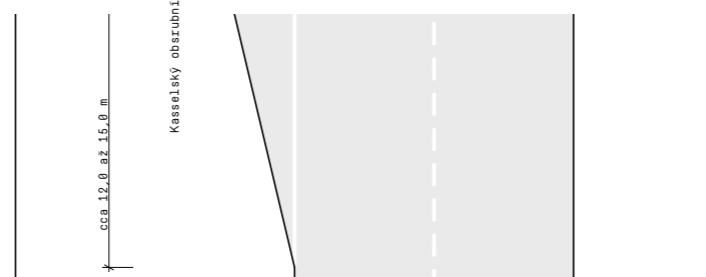
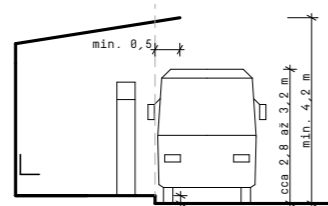
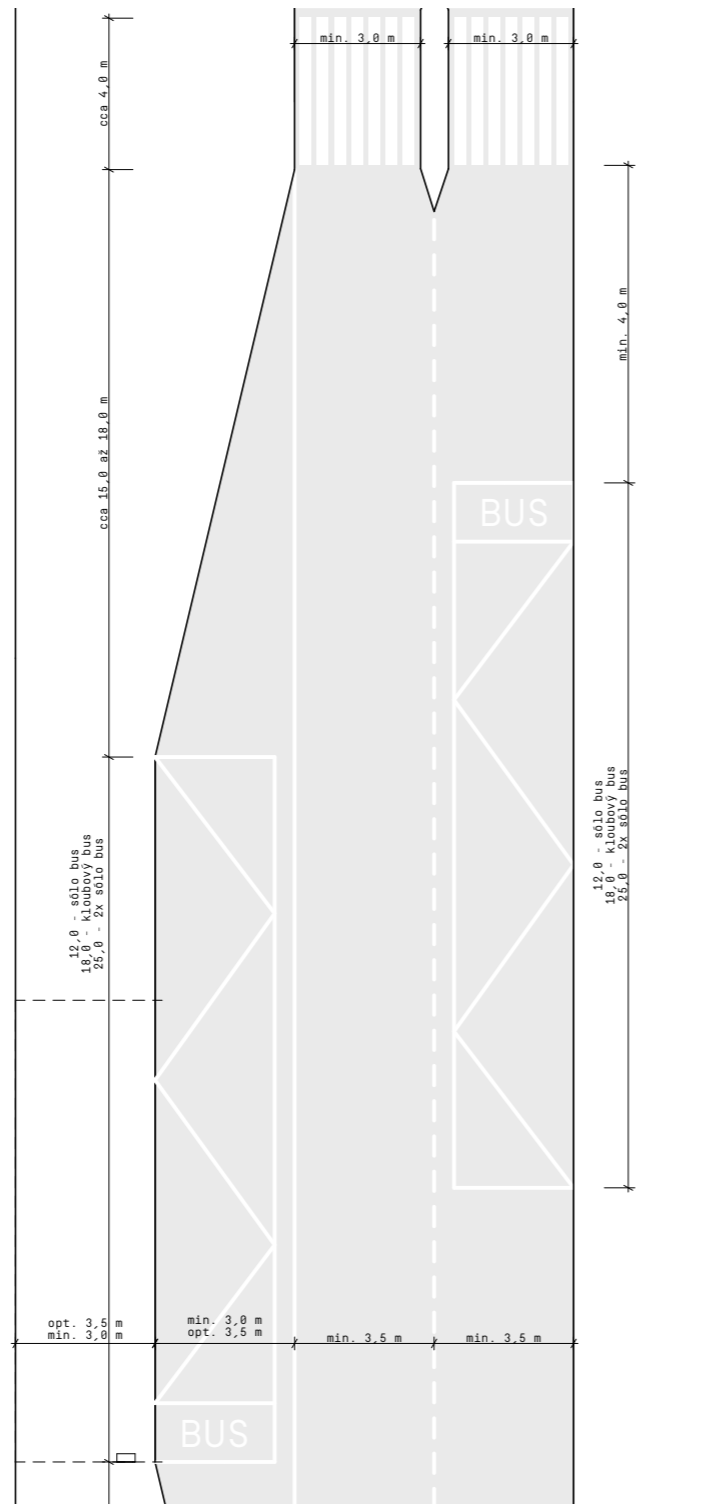
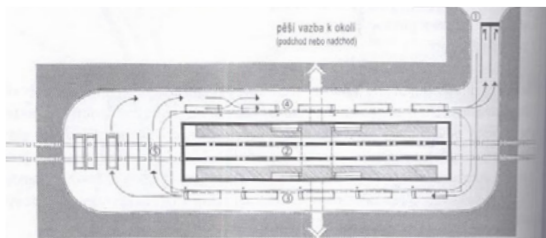
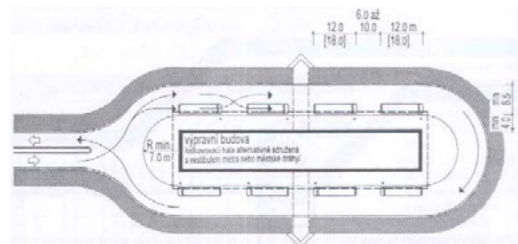
- při návrhu je důležité dodržet dané rozměry. U oblouků, je nutné počítat s délkou autobusů a dodržet požadované poloměry
- každá zastávka musí být osazena zvýšeným obrubníkem výšky 200mm
- na zastávce musí být místo k sezení, odpadkové koše, orientační a informační systém
- veškeré informace a autobusové dopravě, zastávkách atd. jsou ve skriptech - Dopravní systémy a stavby od Ing. arch. Patrika Kotase

Autobusy

- v PID jezdí 12m, 15m a kloubové 18m autobusy
- kloubové autobusy v Praze nejedí a není s nimi počítáno

Objízdné uspořádání s budovou v ostrovní poloze

- Jedna z možností uspořádání dopravního terminálu



AUTOBUSY

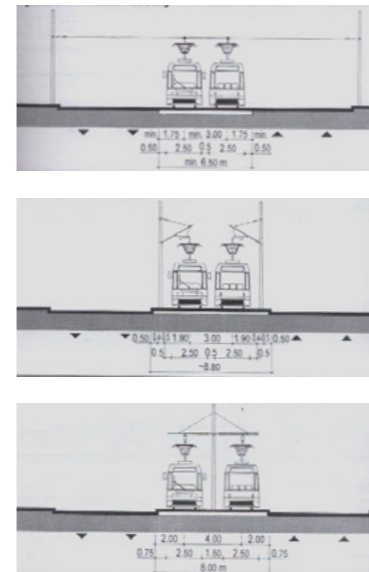
Tramvajová zastávka

- při návrhu je důležité dodržet dané rozměry
- každá zastávka musí být osazena zvýšeným obrubníkem výšky 200mm
- na zastávce musí být místo k sezení, odpadková koše, orientační a informační systém
- min. podjezdná výška je 4,2m [výška troleje min. 3,8m]
- veškeré informace a tramvajové dopravě, zastávkách atd. jsou ve skriptech - Dopravní systémy a stavby od Ing. arch. Patrika Kotase

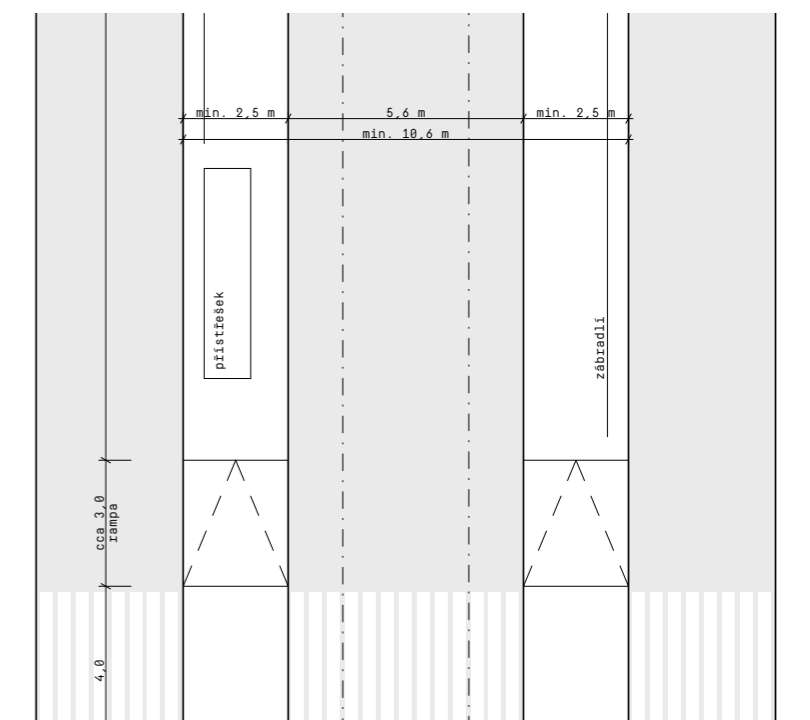
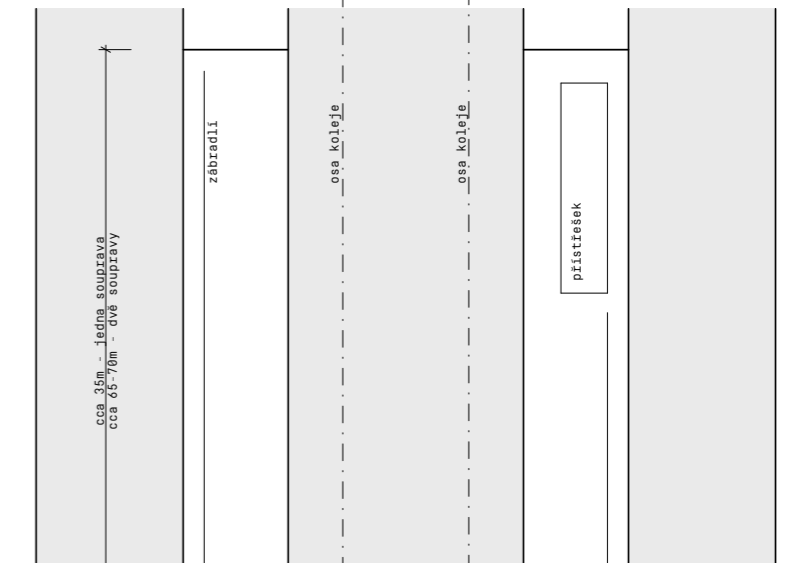
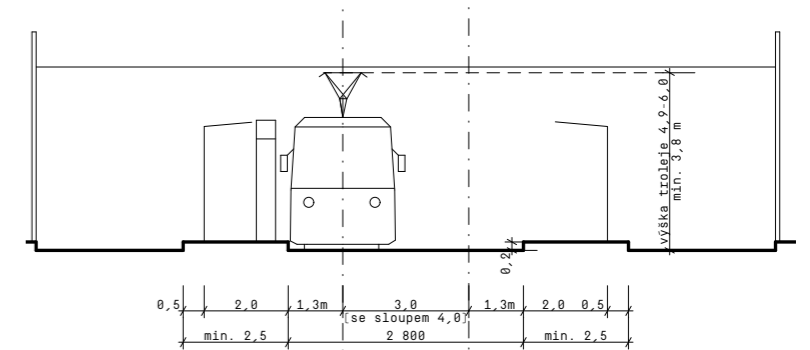
Tramvaje

- šířka tramvají je fixní 2,5 m
- délka vozů 16-35 m

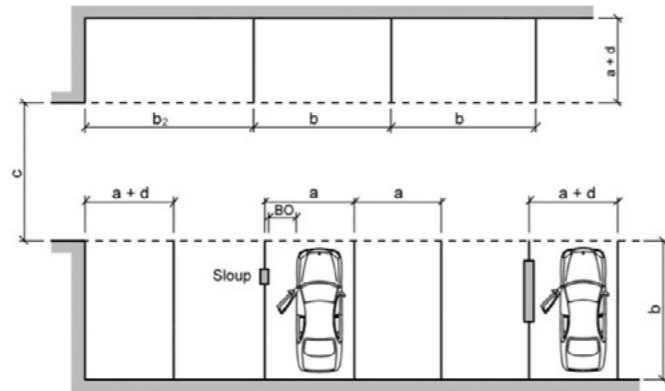
Typické profily tramvajových tratí



Mimouronňový přechod pro chodce



TRAMVAJE



| Kategorie vozidel | Typické parkování | Čistá délka stání | Čistá šířka vozidla | Délka stání | Délka krajového stání | Délka krajového stání | Šířka jízdního pruhu |
|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|
| | | a (m) | d (m) | la (m) | ld (m) | ld (m) | a (m) |
| Osobní | Jízda vpřed | 2,80 | 0,40 | 3,20 | 3,20 | 3,75 | 3,00 |
| | Covertní | 2,00 | 0,40 | 2,40 | - | 2,75 | 3,75 |
| Skládková | Jízda vpřed | 2,20 | 0,40 | 2,60 | 2,60 | 3,00 | 3,00 |
| | Covertní | 1,10 | 0,40 | 1,50 | - | 1,75 | 3,75 |

| Druh stání | Základní délka stání (m) | Délka stání (m) | Kapacita stání (m) | Šířka komunikace, jízda vpřed (m) | Šířka komunikace, covertní (m) |
|-------------|--------------------------|-----------------|--------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| Stání stání | 2,50 | 3,00 | 0,25 | 3,00 | 4,75 |
| Stání stání | 2,00 | 3,00 | 0,25 | 3,00 | |
| Stání stání | 2,50 | 3,00 | 0,25 | 3,00 | |
| Stání stání | 3,00 | 3,00 | 0,25 | 3,00 | |

Parkování
Parkovací domy / parkoviště

- vše ohledně parkování se řídí normou - Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel ČSN 73 6056 - březen 2011
- v rámci projektu budeme navrhovat P+R parkoviště pro 1766 aut
- varianta je jak parování venkovní, tak v parkovacích domech

Parkování jízdních kol
Cyklistické domy / kolárny

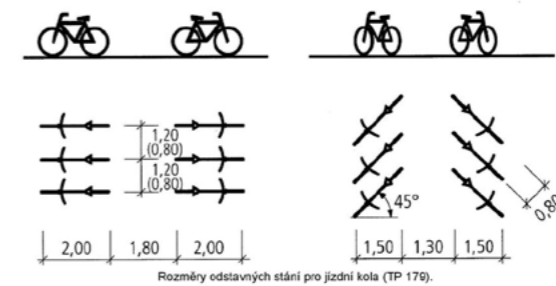
- dále parkování kol řeší ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- v rámci projektu by bylo vhodné navrhovat kolárny / parkovací domy pro kola vzhledem k navazující cyklistické sítě z Divoké Šárky a politiky rozvoje cyklistické dopravy Prahy 6
- varianta je jak parkování venkovní-stojany, kolárny-přístřešky nebo taky v parkovacích domech

Dimenze parkování - zastávky MHD

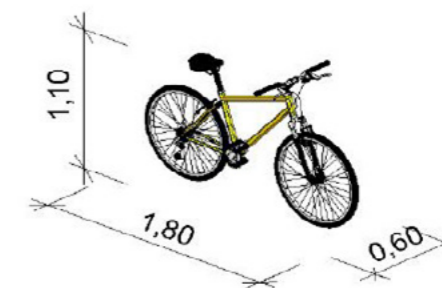
Vlakové stanice, autobusové a tramvajové konečné stanice
.....1 parkovací místo na 3-10 cestujících

Tramvajové a autobusové zastávky
..... 5 parkovacích míst b na zastávku

Park + Ride [Zaparkuj a jeď]
..... 1 parkovací místo na 20 parkovacích míst pro auta



| Základní rozměry vozidel pro účely ČSN 73 6056 | | | |
|--|-----------|--------------------------------|-----------|
| | Délka (m) | Šířka bez zpětných zrcátek (m) | Výška (m) |
| Jízdní kolo | 1,80 | 0,60 | 1,10 |



MINIMÁLNÍ ROZMĚRY
PARKOVACÍCH STÁNÍ PRO KOLA A AUTOMOBILY



NÁVRH

DOPRAVNÍ TERMINÁL DLOUHÁ MÍLE

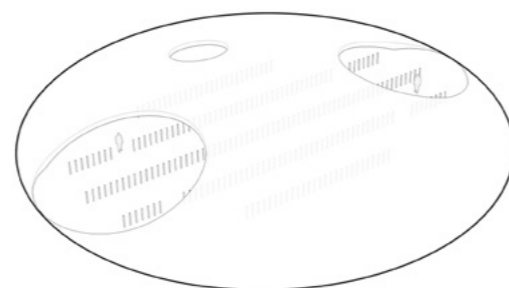
PROVĚŘENÍ VARIANT

INSPIRACE





PROVĚŘENÍ VARIANT KARLS BLIXEN PLATZ



Zde se mi inspiraci stalo ono umístování provozů pod zemský povrch a zároveň návštěvník náměstí nesratí kontakt s okolím díky prosvětlení „kopečků“ z obou stran. Tím je dosaženo výboorné orientave v prostoru a nastolení variabilit pro chodce, cyklisty a obyvatele blízkého okolí.

veřejný prostor
místo: copenhagen,
denmark
architekti: cobe
realizace: 2019





Pyramida na náměstí městského paláce Louvre se mi stala inspirací hned z několika pohledů. Jednak svojí prosklenou obálkou, která tvoří přirozený kontakt s parterem a vytváří tak příjemný pocit pro návštěvníky. Nejsou ani zavřeny v podzemním atriu, ani obrátí o kontakt s okolní dominantou paláce Louvre.

Druhým bodem mé inspirace byla ona monumentalita paláce a ztvárnění jakého si upoutávacího bodu pro návštěvníky, kteří nechtějí strávit nebo navštívit onu kýženou budovu antického paláce nebo pro ty, co jsou jen okolo a mají čas nahédnout jen do ohozů zmiňované pyramidy Louvre.

veřejná budova

místo: paris,
france

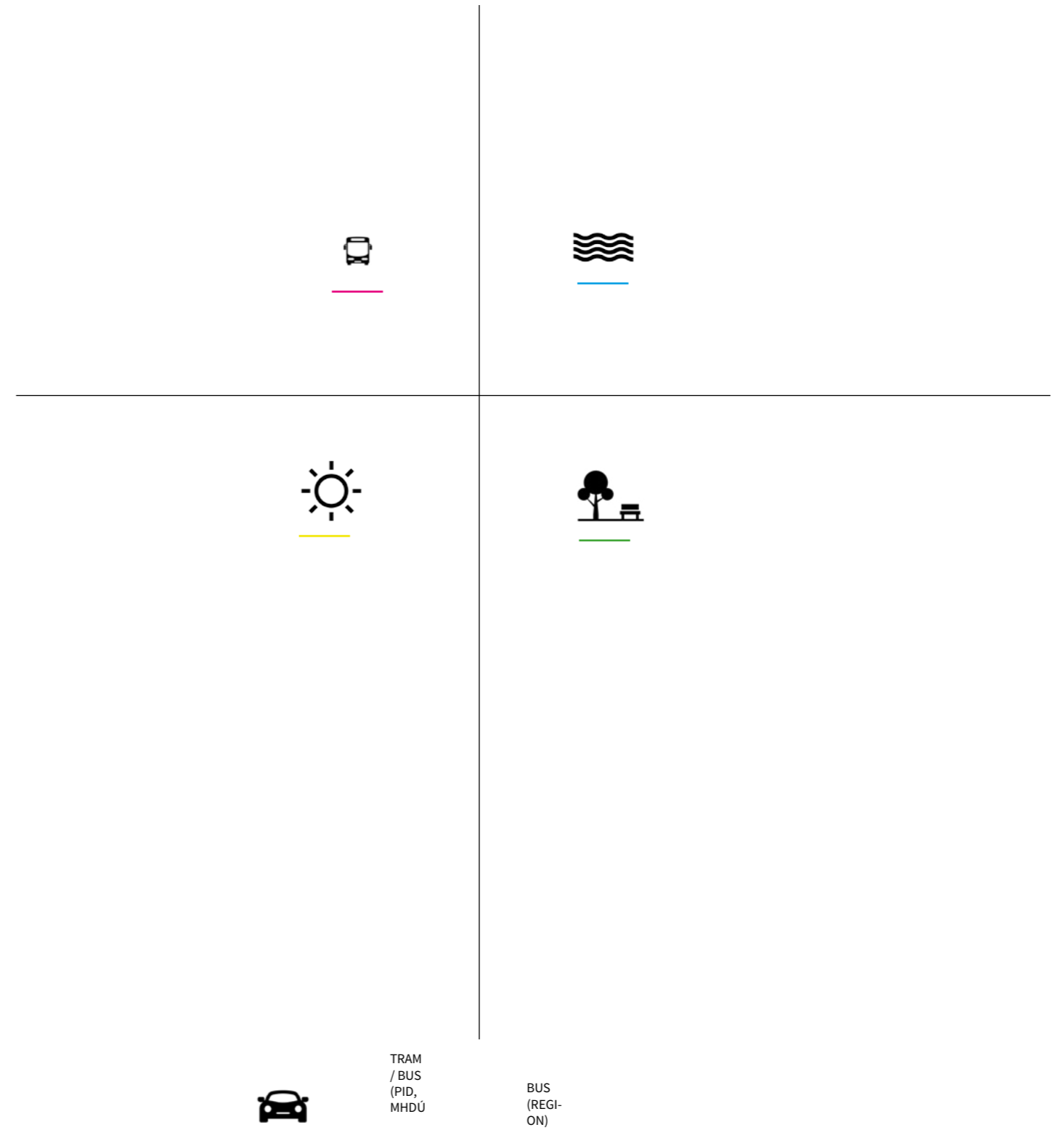
architekti: I.M. Pei

realizace: 1989

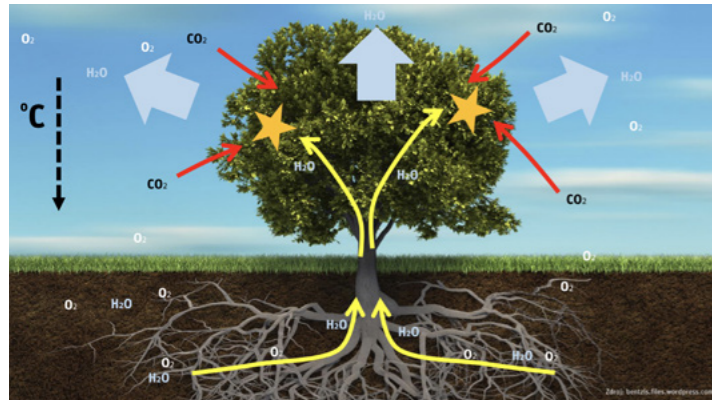


PROVĚŘOVÁNÍ VARIANT INSPIRACE

UDRŽITELNOST

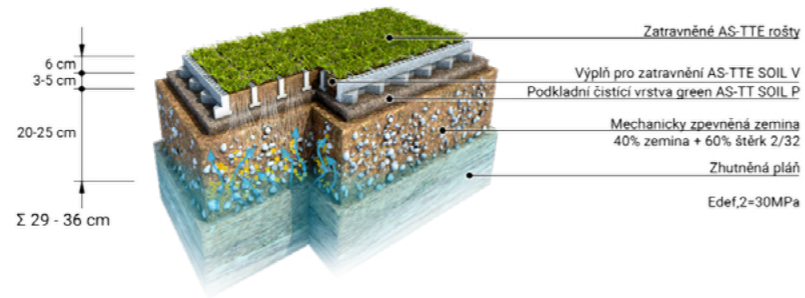


01 Zvyšování retenční schopnosti území - zadržování vody / zpětné vstřebávání vody a ochlazování ovzduší pomocí vláh



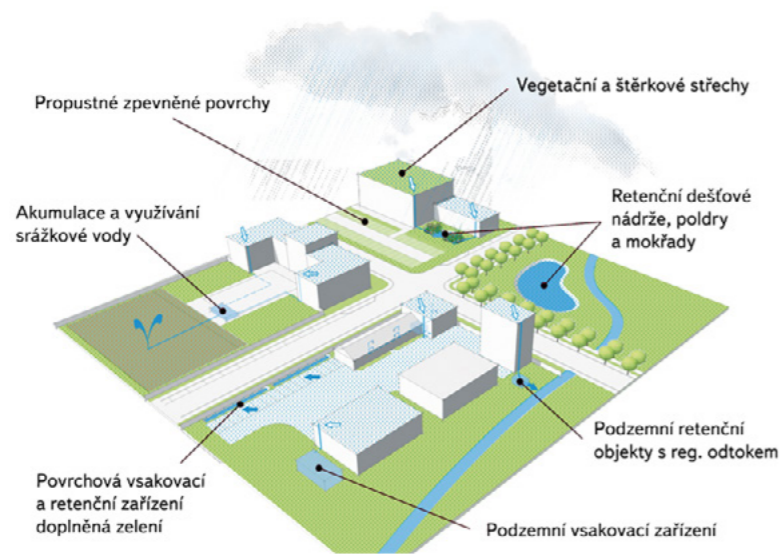
[18]

02 Používání vsakovacích roštů na veřejných parkovištích



[19]

03 Přehled nejvhodnějších zařízení k HDV na stávajících stavbách



[20]

PRÁCE S UDRŽITELNOSTÍ

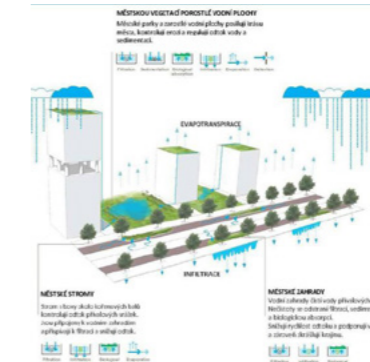
OBECNÉ PŘEDPOKLADY

Zelená a modrá infrastruktura (dále MZI)

zeleň a vodní plochy ve městech - zahrnuje prostorově specifické přírodní a přírodě blízké oblasti, které mají další environmentální funkce a přínosy pro kvalitu života obyvatel. Z hlediska adaptačních opatření zahrnuje využití zelené infrastruktury například tyto prvky a opatření: zelené střechy a zelené fasády (zvýšení energetické efektivity staveb, přírodní chlazení a podpora zadržování vody), zeleň ve veřejných prostorech, zlepšení zadržování vody vč. efektu zpomalení odtoku, zvyšování propustnosti terénu a zasakování srážkové vody ve městech, využití stojatých a tekoucích vod ve městě.

04 Řešení modrozelené infrastruktury na různých úrovních na třech vertikálních úrovních

- vertikální „zelené“ fasády / stavební
- odvod vody ve veřejných prostranstvích
- odvod podzemní vody



[21]

05 Používání vsakovacích roštů na veřejných parkovištích



[22]



[23]

06 Příkladová studie aplikace MTZI - obytná ulice v okrajové části města



[23]

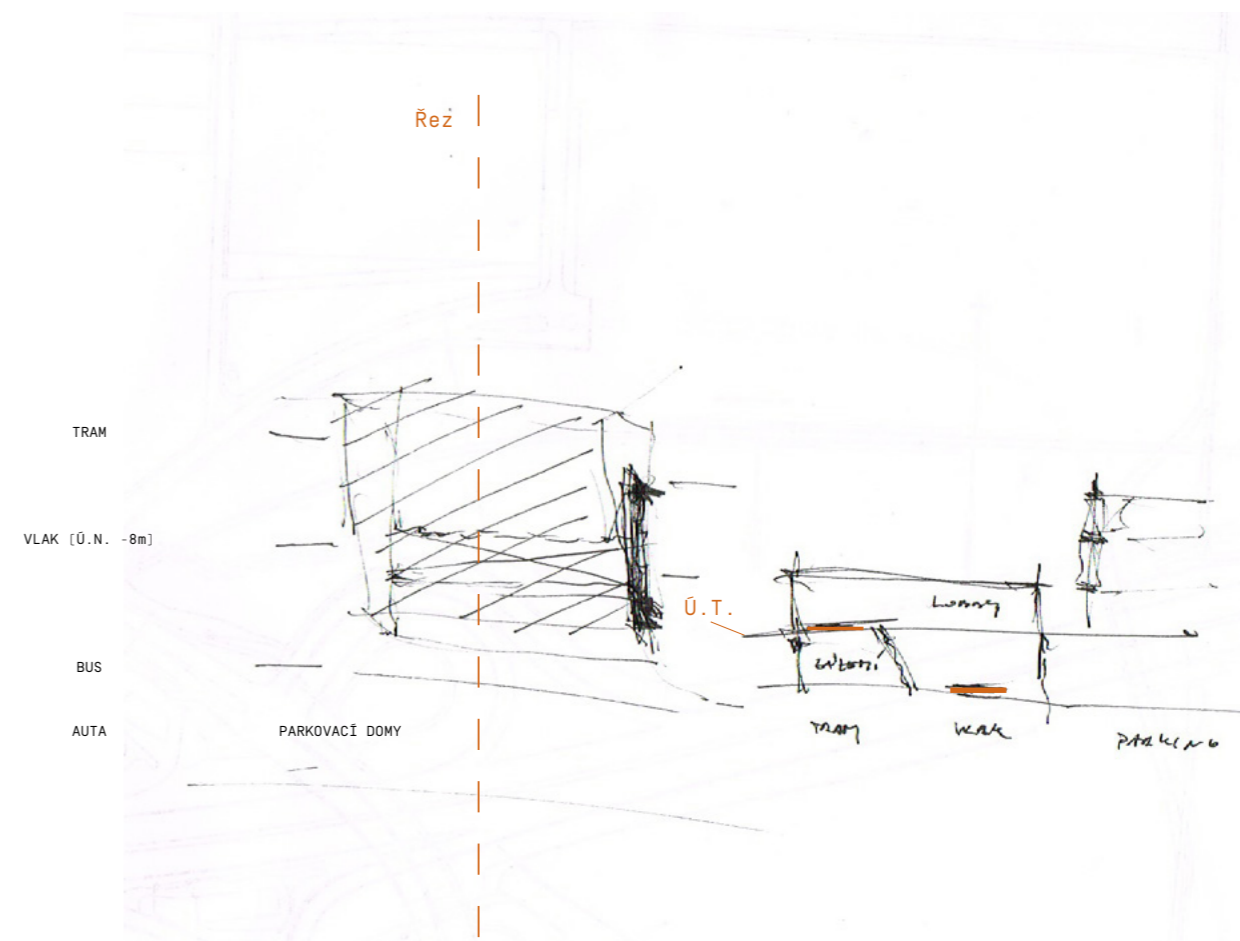
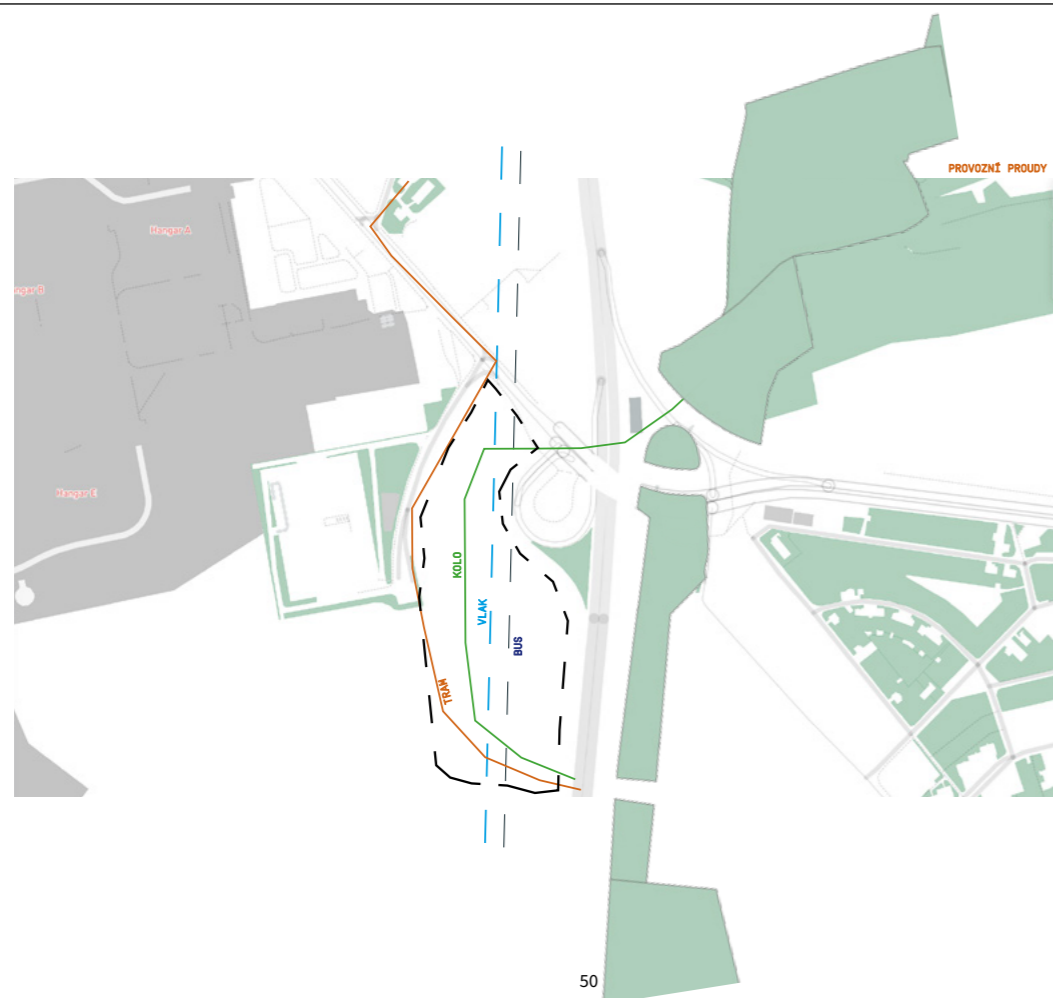
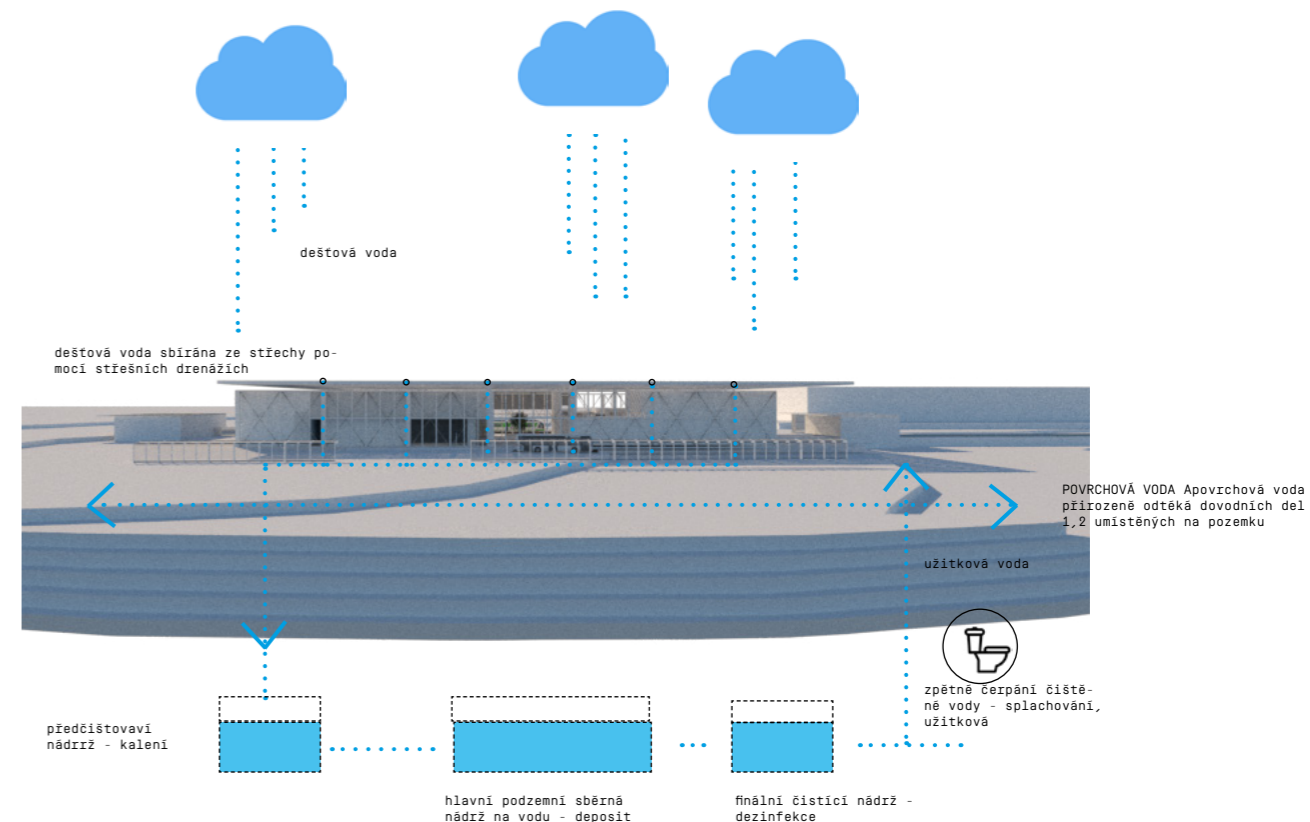
PRÁCE S UDRŽITELNOSTÍ

ZAPOJENÉ MÉDIÍ PŘÍMO NA NA POZEMKU

Celý střešní plášť o celkové ploše přes 10 tisíc metrů čtverečních vytváří velmi sofistikovanou solární střechu zaručující dostatečný energetický standart pro dnešní požadavky na celkovou ekologickou udržitelnost budov. Sestává ze stovek fotovoltaických panelů umístěných na skleněných výplních mezi jednotlivými ocelovými boxy strukturální konstrukce. Jedná se o fotovoltaické solární kolektory (typu sklo/sklo). Zaručují tak nejen vlastní energetickou soběstačnost pro budovu, ale přebytky energie mohou být dále rozváděny do veřejné sítě a zpětně využívány odběrateli při větších energetických ztrátách v síti. Jedná se o vyrábění elektrické energie, ale také se za předpokladu použití hybridních kolektřů dá ohřívat užitková voda. Každý modul má velikost 3187 x 1583 mm. Střecha je dimenzována na zatížení sněhem a samozřejmě i vlastní tíhou panelů. Panely slouží i jako stínění vnitřních i venkovních prostor terminálu. Energie vyrobená panely pokrývá veškeré energetické nároky budovy.



12 | F&H BRANDONI



KONTEXT

ZASAZENÍ STAVBY DO ŠIRŠÍHO KONTEXTU

Dopravní Terminál Dlouhá míle

Praha se potýká dlouho dobu s pře-
tíženou automobilovou dopravou v
centru a s tím vyplývající dojížděnkou
za prací ze suburbálních celků a jejich
periferií. Plánované z renovování a
dovybudování jednokolejné trati na
dvojkolejnou elektrifikovanou trať
mezi Prahou Masarykovo nádraží
a Kladnem s odbočkou na Letiště
Václava Havla a eventuelním doza-
okruhováním zpět na směr Kladno
by mělo vyřešit stávající problém a
odlehčit tak Praze od již zmiňova-
ných zátěží od automobilů a..... Za
následek je ale také přinesení nových
pacovních příležitostí kolem nově
vybudovaných zastávek podél trati a
samotné rozšiřování jejich potenciálu
skrze potenciálně zastavitelné části v
jejich akčním rádiu. Samotná zastáv-
ka Dlouhá míle, kterou navrhujeme,
má potenciál fungovat jako “malé
letištní městečko”, jednak díky své
stávající lokaci - poslední přestupní
stanice před samotnou vlakovou
zastávkou Letiště Václava Havla. Ale
také protože svým umístěním tvoří
jakýsi přechod mezi silně industriální
zástavbou přilehlých letištních staveb
na severozápadě území, urbani-
zovanou residenční zástavbou na
východě, akcentující Divokou Šárkou
na severozápadě a s počítajícím
dostavěním residenční a komerční
zástavby na jih od našeho vymezené-
ho pozemku.

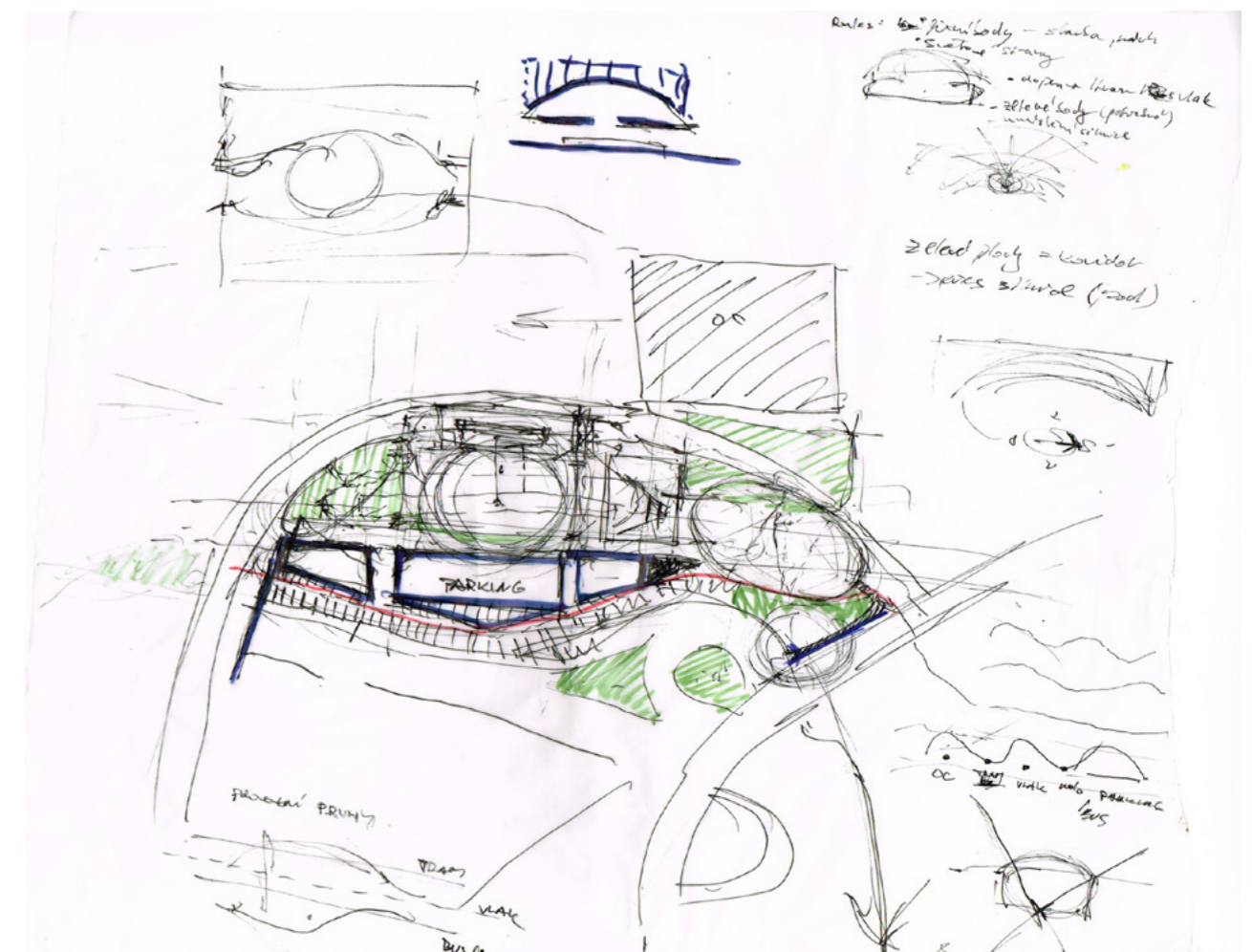
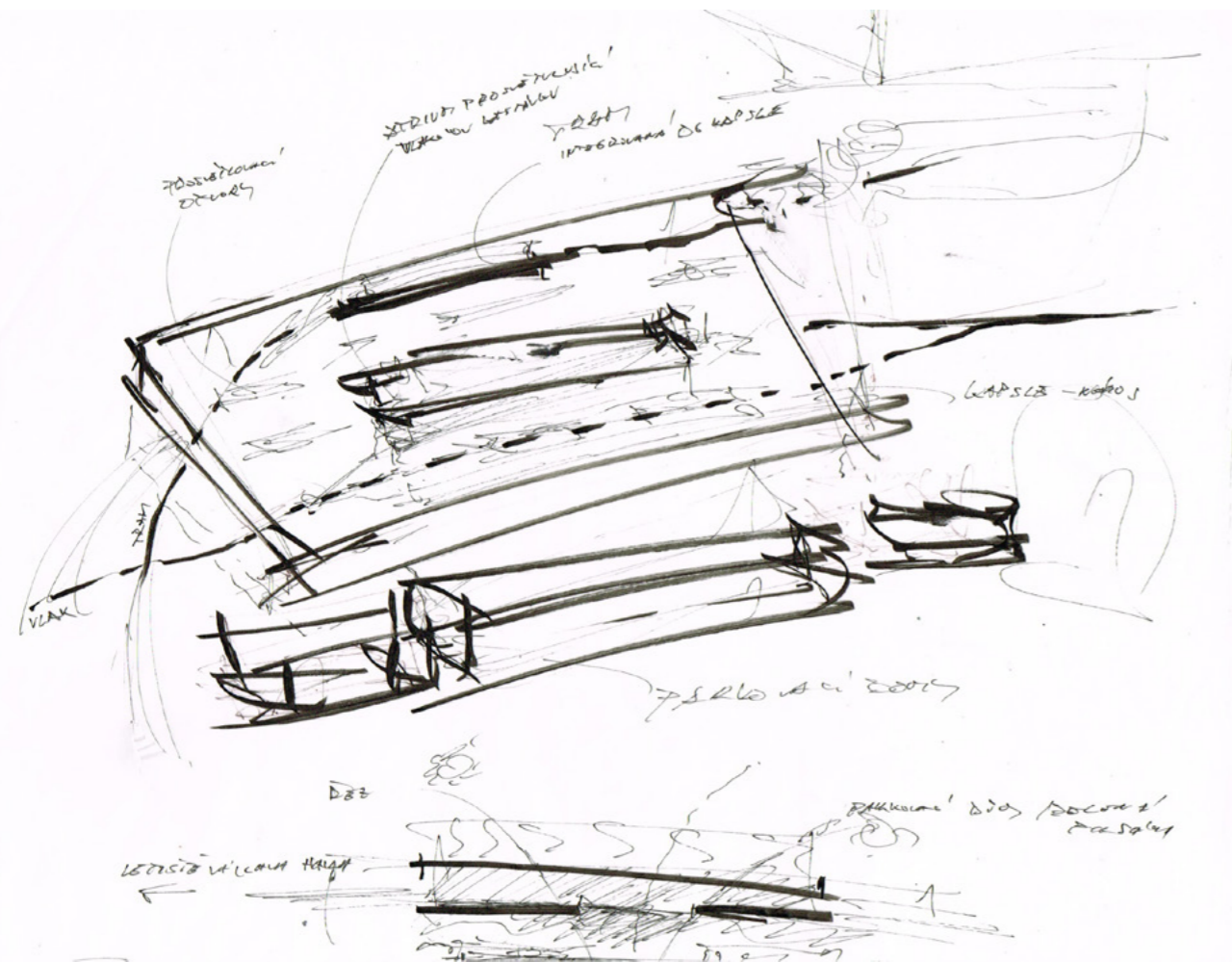
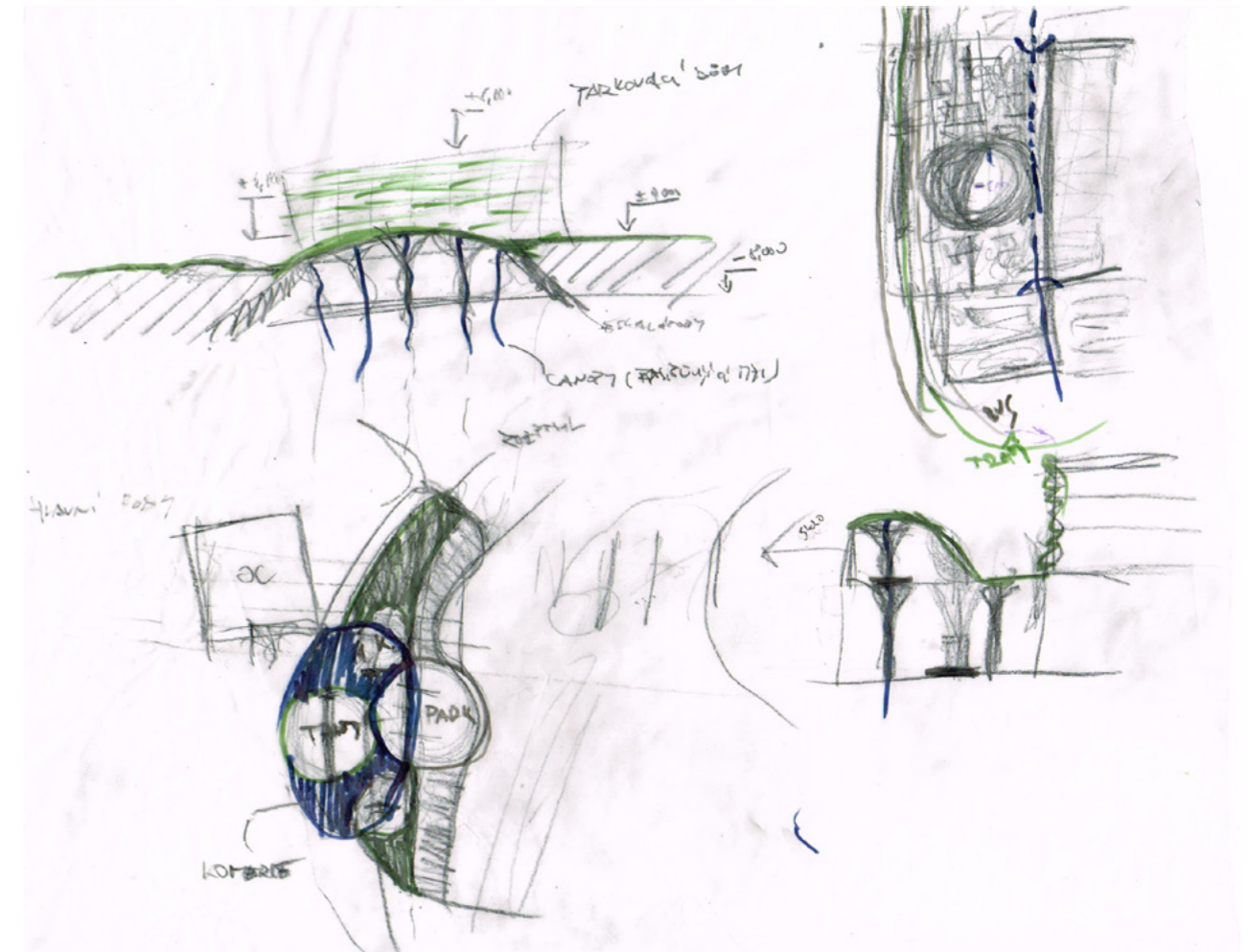
Samotné řešení našeho přestupního
terminálu vytvoří jakýsi funkční podob-
raz stávajícímu letišti. Díky velké ploše
pozemku přestupního terminálu, 7,2 ha, a
mé urbanistické vizi začlenění přestupní-
ho terminálu do celku města, zpracovanou
ve výsledném řešení, je místo defii-
nováno svou velikostí jako „půldenní
prostor”. Lidé tudy přijíždějící z Letiště
nebo jen projíždějící okolo či jako sou-
část dopravy, budou moci strávit hezký
půl den kolem letištního terminálu.
Nebo naopak díky pozvolně směřované
městko-venkovské(volné) energii od
centra terminálu k okrajům a krátkých
přestupních vazeb mezi navrhovanou
regionální autobusovou dopravou a nově
zavedenou tramvajovou, městskou
integrovanou autobusovou a kříženou
vlakovou stanicí, budou moci cestují-
cí jen během krátké chvíle přestoupit
a po cestě si nakoupit nezbytné věci a
pokračovat dále v jejich denním rytmu.

Již zmiňované krátké přestupní vazby,
které se v projektu snažím umocnit a
interpretovat zapříčiní to, že návštěv-
níci terminálu (cestující) umožní rychlý
přechod mezi místní dopravou (což je u
všech dopravních terminálů zásadní věc),
ale také ze širšího hlediska zde vznikne
jakýsi “prostupně-přestupný nárazník-
-bufer na periferii Prahy, který bude mít
potenciál sdružovat a stmelovat celou
okolní urbanizovanou i volnou krajinu
jak morfolgicky tak i funkčně z pohledu
obyvatelů žijících v nejtěsnější i vzálenější
oblasti (nové prodloužení tramvajové do-
pravy z dosavadní konečné stanice Divoká
Šárka, nebo posílení integrované auto-
busové dopravy z centra města). Odlehčí
nejen stávajícímu letišti, jak dopravně, tak
i funkčně, ale lidé zde budou moci čekat
na přílety svých rodin, protějšků či ob-
chodních partnerů přilétajících na letištní
terminál a následně jednou zastávkou
přejíždějících na náš nový přestupní Ter-
minál Dlouhá míle.

Jak už víme, “letištní a nádražní
retaily” se nestali v minulosti pouze pře-
stupním místem hromadné dopravy, ale
v poslední době také příležitostí umís-
tovat komerční retaily, hotely (spíše u
letišti), HUBy, co-workingová místa atd.
(ještě doplnit provozy). Pro obchodníky
umístit své obchody do silně a nárazově
zaldněných míst cestujícími, ale poměr-
ně na malé ploše, jim přineslo ideální
příležitost sdružovat zde své služby.
Lidé při cestě z práce si mohou nakoupit
nezbytné věci. Nebo naopak ti, kteří ne-
pospíchají a chtějí strávit hezké odpo-
ledne. Japonsko jako velmoc? Napodob-
ování dalšími národy. Dnes standart.
Obohacování dnešních dopravních
staveb o architektnický a urbanistický
aspekt (přístup) podpoří nejen samotné
stavby, ale zlepší a obohatí život lidem
žijícím v jejich těsné blízkosti.

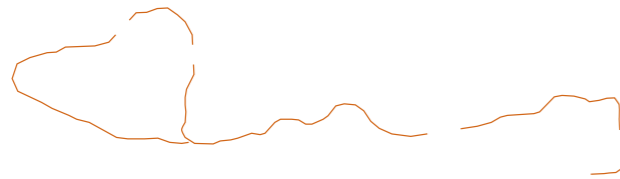
SKICI

ANEB PRVNÍ PŘÍSTUPY K HMOTĚ A DOPRAVĚ NA POZEMKU





LEGENDA

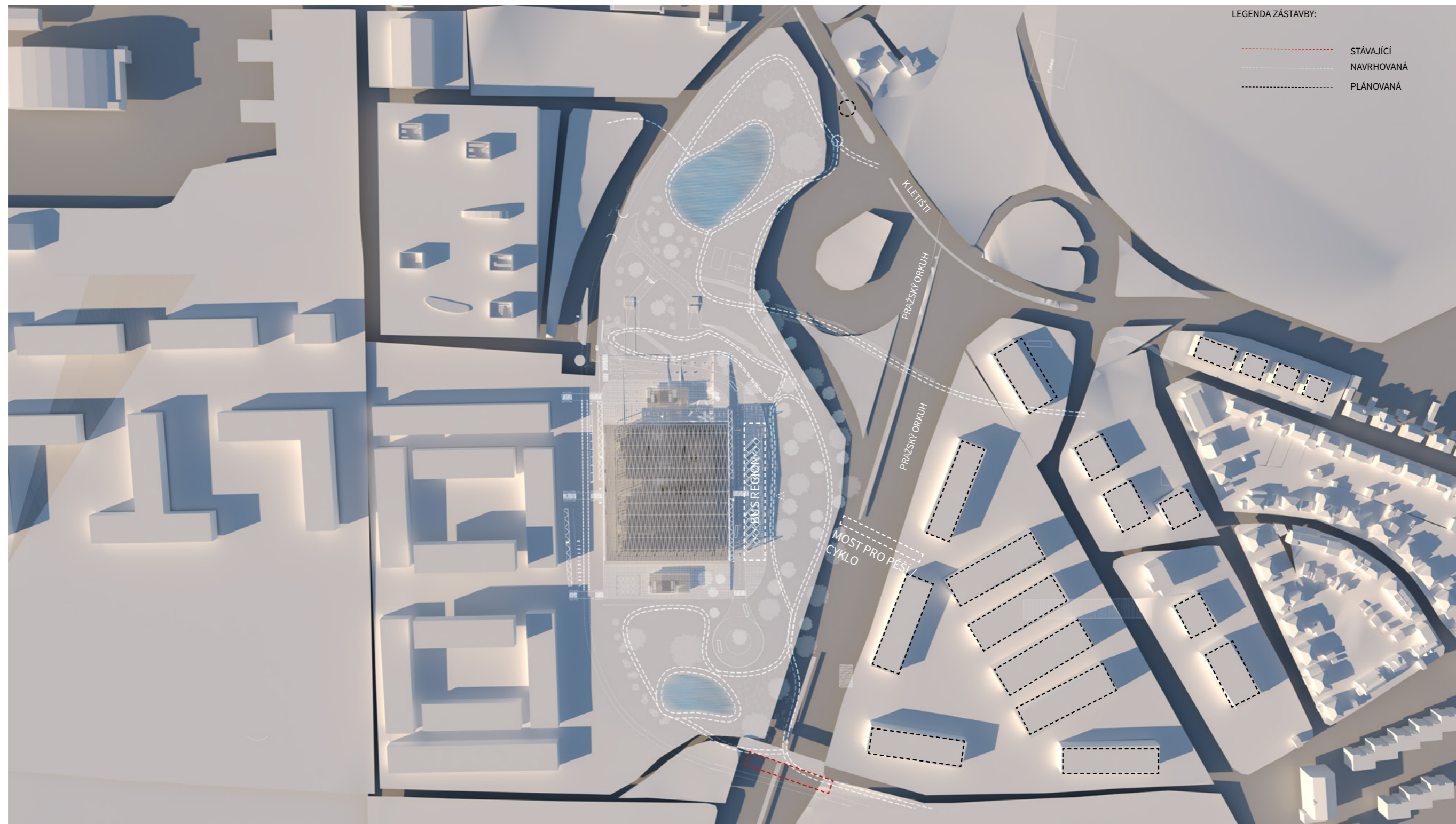


TRÁŤ PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ - Kladno

ANALÝZA ÚZEMÍ

PROFIL TRATI A NEJBLŽŠÍCH ZASTÁVEK TERMINÁLU





VÝVOJ ÚZEMÍ

VÝHLED PRO ROK 2029 +

PLÁNOVANÉ VÝUKOVÉ CENTRUM LETIŠTĚ RUZYNĚ

VÝHLED PRO ROK 2029

PLÁNOVANÁ REZIDENČNĚ-ADMINISTRATIVNÍ ZÁSTAVBA

BUDOUCÍ REALIZACE 2025

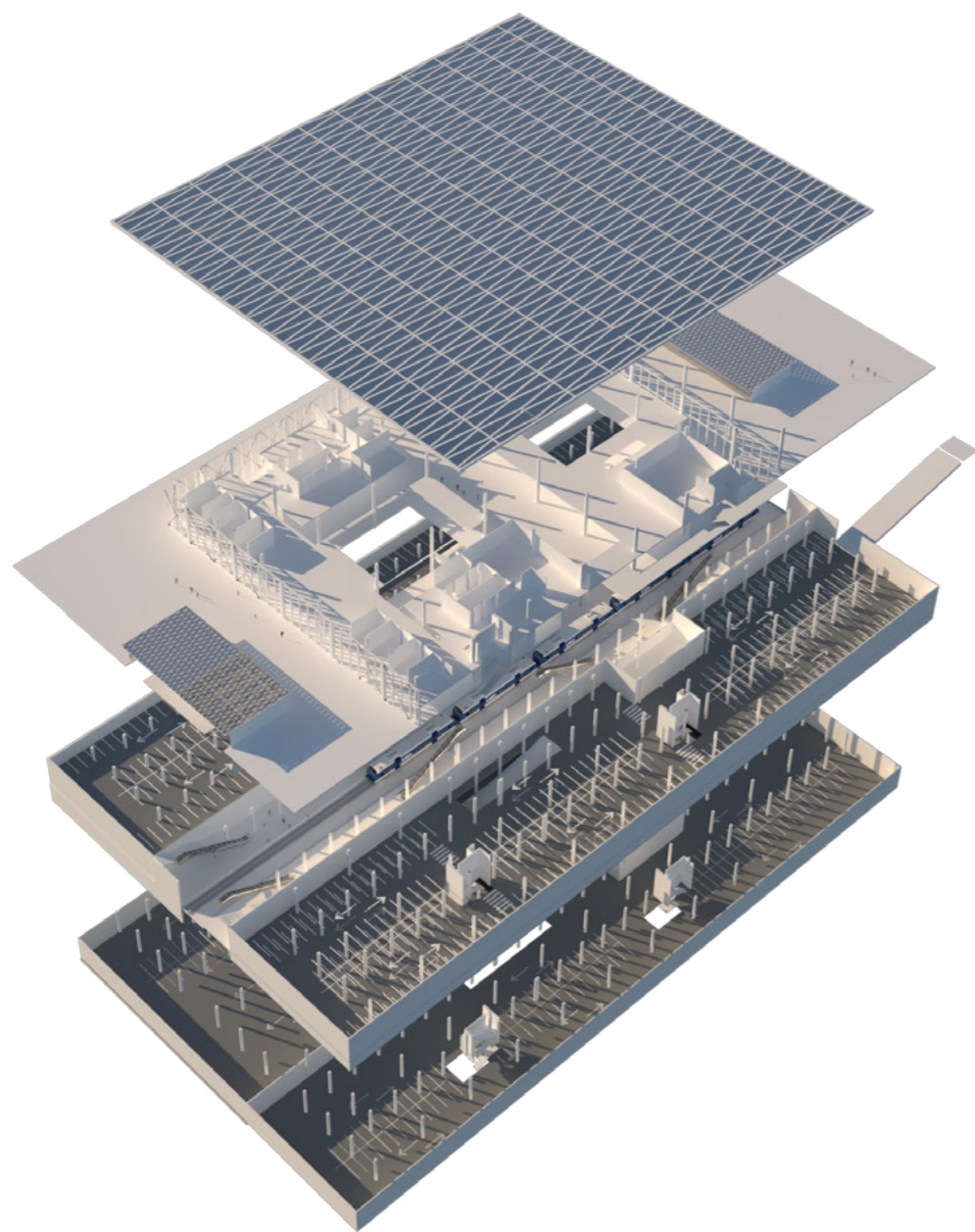
TERMINÁL DLOUHÁ MÍLE

VÝHLED PRO ROK 2026

PLÁNOVANÁ REZIDENČNĚ-ADMINISTRATIVNÍ ZÁSTAVBA

DNEŠNÍ PODOBA PŘED 18. ST.

SÍDLIŠTĚ NA DĚDINĚ / DIVOKÁ ŠÁRKA



„Letící deska „ / strukturální konstrukce na skleněné výplně jsou instalovány fv panely

Přízemní hub s vnitřní dispozicí a krajními výstupy na terén mimo budovu terminálu

Úroveň nástupiště vlaku = -8 m/ po stranách nástupiště jsou umístěna první dvě patra podzemního parkování s příjezdovými rampami z terénu

Podzemní patro placeného parkování -14 m s vnitřním společenským prostorem umístěným uprostřed dispozice

SCHÉMA BUDOVY

ROZLOŽENÍ FUNKCÍ V JEDNOTLIVÝCH PATRECH



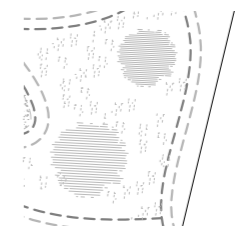
SITUACE POZEMKU

LEGENDA:

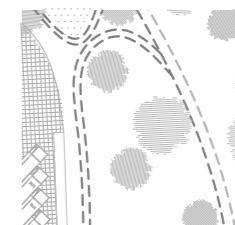
květnatá louka
- prvek přírodního charakteru umísťován do nejvzdálenějších míst od terminálu podporující přirozený krajinný vzhled



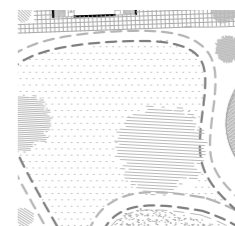
hájek
- odpočinková plocha pro klidný pohyb osob



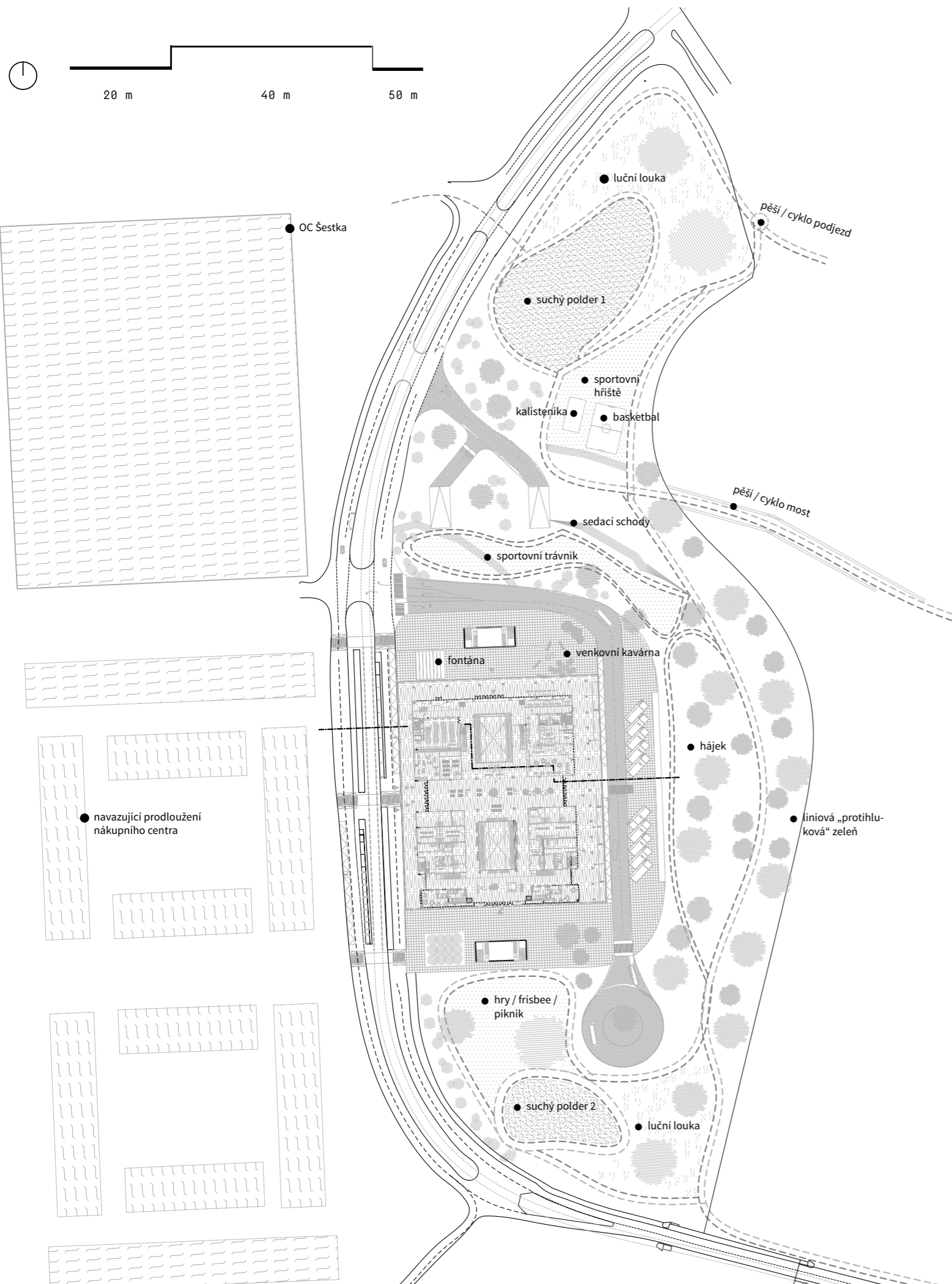
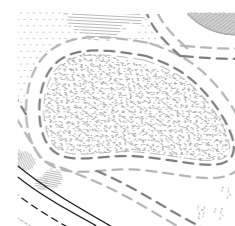
parkový trávník
- je používán na přirozeně od nejbližších zpevněných oploch kolem terminálu, kde postupně přechází do sportovního trávníku a následně květnatých luk



sportovní trávník
- možnost volného pohybu dětí, návštěvníků za účelem her, frisbee, sportovních aktivit atd.

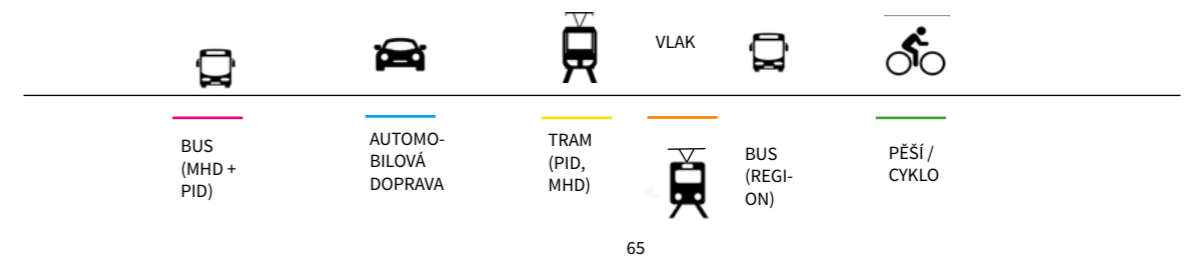


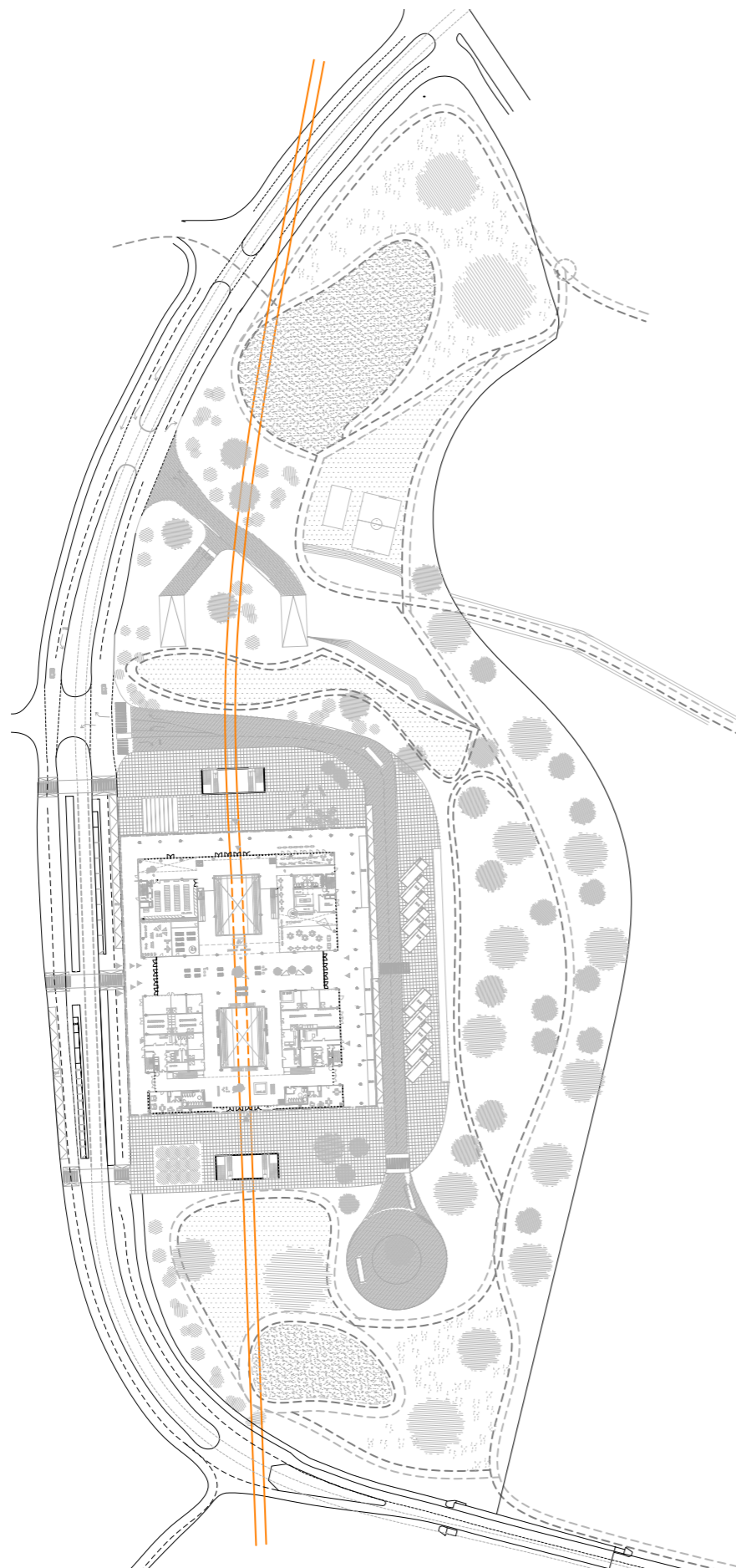
suchý polder - přirozená akumulace vody při deštivějších období - zároveň se zachová přirozený vsak vody na pozemku stejný jako před urbanizováním jiných částí parcely



DOPRAVNÍ SCHÉMATA

NAVRHOVANÉ DOPRAVNÍ MÉDIA

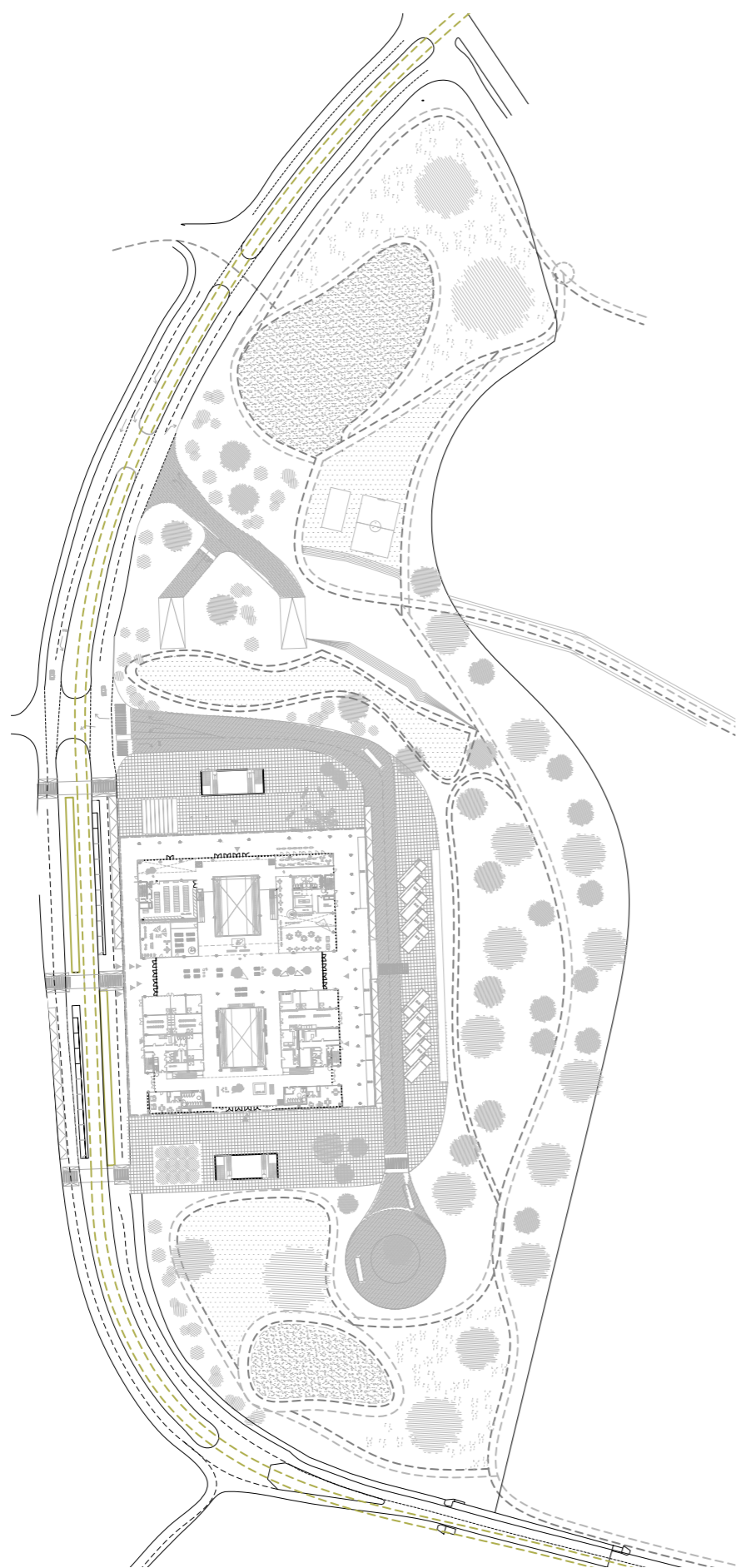




VLA KOVÁ DOPRAVA

Celý návrh vychází od navrženého raženého podzemního vlaku (dříve uvažován v zářezu) schváleného dopravními podniky / ropid., jenž vede pod celým řešeným pozemkem. Vlakové nástupiště je po celé svojí délce umístěno 8 metrů pod úrovní stávajícího terénu. Jeho navrhovaná délka je 220 m. Dle přikládaného grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému se nástupiště dělí do 4 částí (A-D) a koleje jsou s postranními nástupišti (kolej 1-2). Vzhledem ke kýženému dopravnímu propojení mezi letištěm Prahou Masarykovo Nádraží, Letištěm Václava Havla a Kladnem - Ostrovec se dopravní terminál chová vzhledem ke své poloze jako malé letištní městečko, kde se akumulují veškeré „retailové“ možnosti a potencionály a zároveň terminál tvoří jakýsi spojovací mmediátor mezi urbanizovaným územím Prahy 6 ve východní části, Šáreckým údolím napojující koridor ÚSES podél východní části =ozemku a silně iondustriální zástavbou sávajícího letiště Václava Havla na severo-západě.

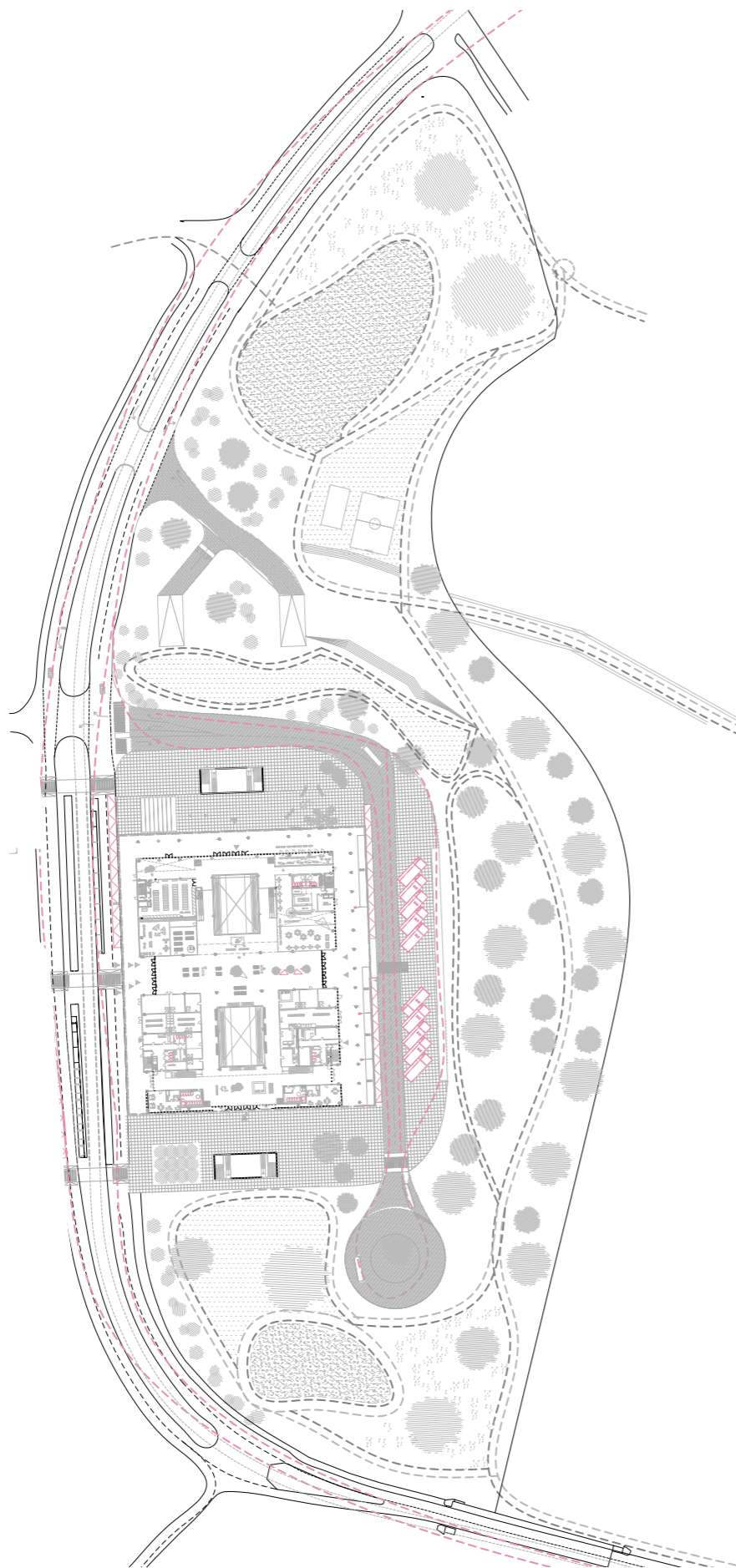




TRAMVAJO- VÁ DOPRAVA

Tramvajová doprava byla umístěna dle zadání (architektonického i stávajícího od Metroprojektu schváleného ROPIDem) ve východní části pozemku. Tramvaje jsou vedeny v zeleném pásu, na němž se v úrovni terminálu připojí v obou směrech tramvajové zastávky charakteru ostrovního. V celé tramvajové dopravě s výhledem realizace pro rok 2029 dojde k prodloužení tramvajové dráhy ze stávající konečné stanice Divoká Šárka. Obraciště tramvaji se přesune naopak k nové zastávce na Dědině a zastávka Dlouhá míle bude tak předposlední stanicí této etapy výstavby kolejí před zastávkou Sídliště Dědina. Prodloužení tramvajové trati zaručí nejen lepší napojení terminálu z pohledu pěších / hromadné dopravy, ale také k syntezí všech typů hromadných doprav navrhovaných v našem přestupním terminálu Dlouhá míle.

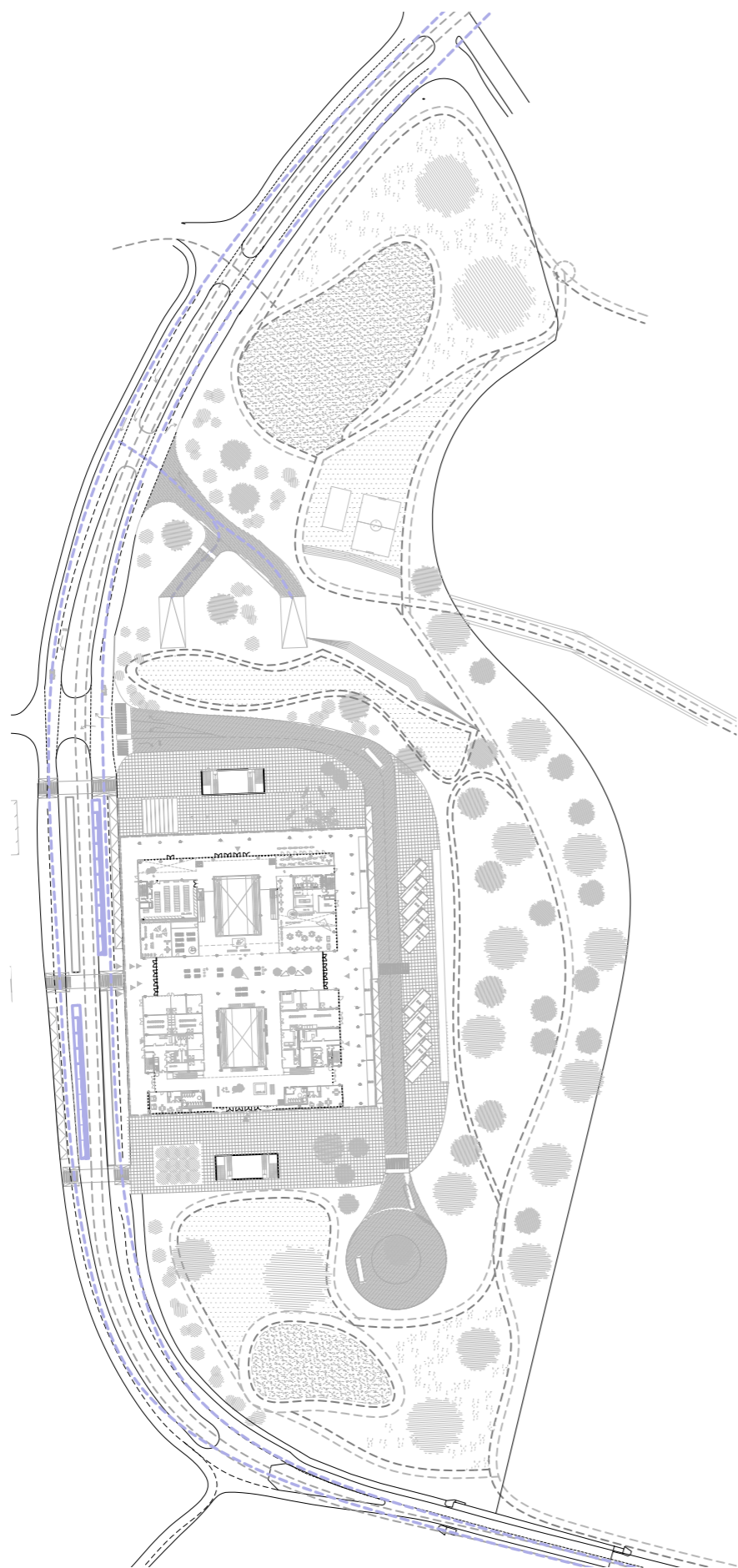




AUTOBUSY REGIONÁLNÍ A MĚSTSKÉ

Na pozemek navrhuji novou komunikaci sloužící výhradně pro regionální autobusy. Vzhledem k charakteru návrhu - zrcadlení dopavy skrze dopravní terminál (městská autobusová doprava a tramvajová tvoří jakési půdorysně i provozně funkční zrcadlo k regionálním autobusům) bylo nezbytné zavést autobusy region přes severní část pozemku. První výstupní hrana začíná hned na východní straně budovy. Cestující zde pohodlně vystoupí u hlavního východního vstupu - zívěří do budovy a mohou pokračovat přímo k eskalátorům či panoramatickým výtahům vedoucím na přestup na vlakové nástupiště nebo projdou vnitřním bulvárem skrze komeční retaily a budova jim otevře pohled přímo k městským autobusům či tramvajové dopravě. Autobusy MHD + PID a tramvaje, obě dopravy umístěny v těsné blízkosti terminálu na západní straně, se k sobě chovají jako „leporelo, tudíž jsou, velmi dobře dostupné a celý přestupní terminál tak vykazuje rysy co nejkratších přestupních vazeb mezi jednotlivými typy doprav, tak ale i v rámci nich. Tím myslím snadnou prostupnost území mezi jednotlivými jízdními směry těchto doprav zajišťující bezbariérové přechody, ale také zvýšení vozovky právě na úroveň chodců v celých délkách nástupních hran tramvaje (2x 70 m v závislosti na směru) a autobusů PID + MHD (též 2x 70 m). Do tohoto „leporela“ jsou umístěny ještě parkovací stání typu K+R (viz. dále - automobilová doprava).



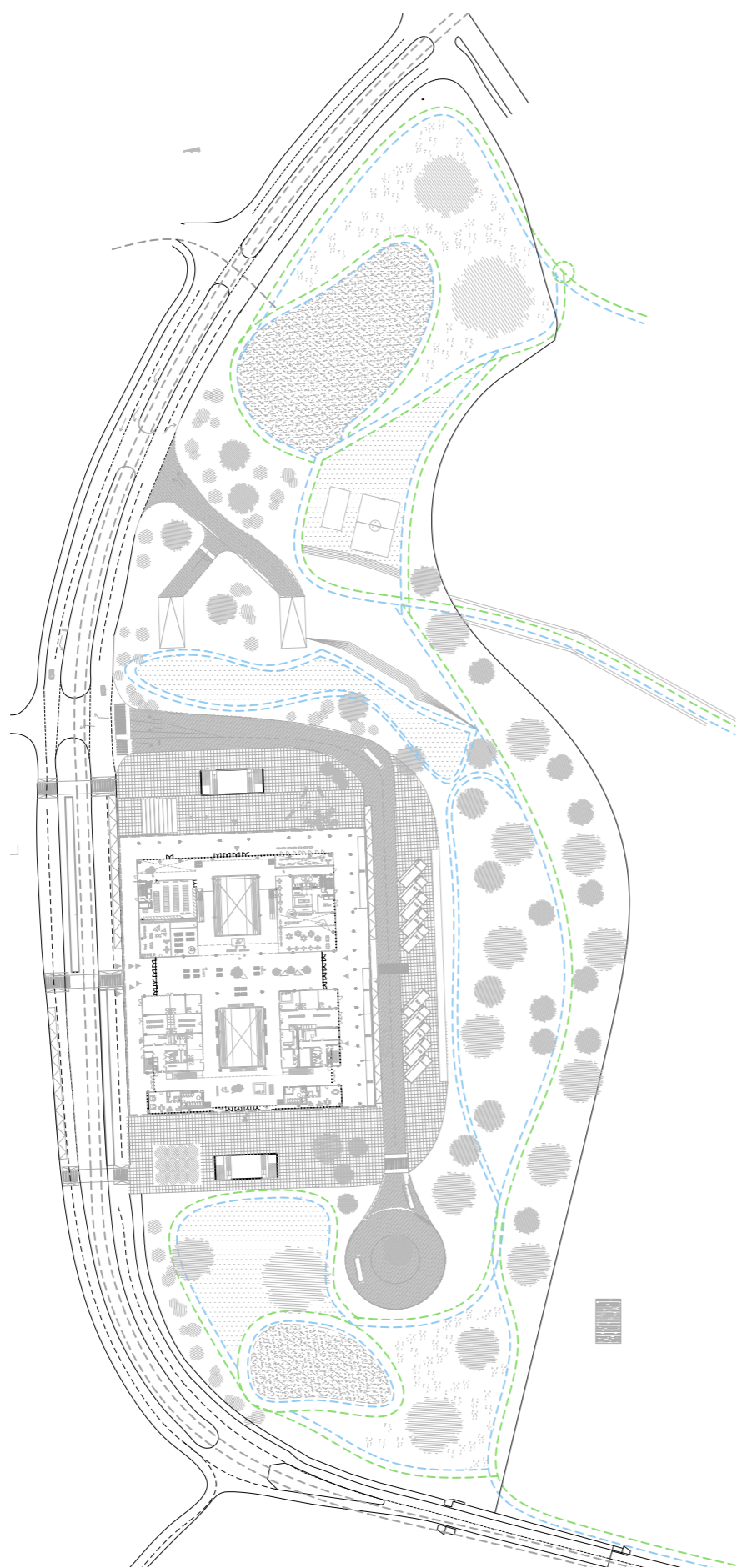


AUTOMO- BILOVÁ DO- PRAVA

Automobilová doprava vychází z převážné části z již navrhovaného koncepčního stavu od Metroprojektu. Výhledově se počítá s prodloužením ulice Fajtlova směrem jižně a dozaokrouhlováním zpět přes stávající most do ulice Drnovská. Rovnoběžně s novým návrhem automobilové dopavy bude paralelně vedena i tramvajový pás o dvou kolejích (viz. v Tramvajová doprava výše). Vzhledem k mé urbanistické koncepci zavádím jen jednu odbočku pro automobily vedoucí do podzemního parkování. Rampy jsou umístěny v severní části stavby. Vzhledem k velké kapacitě přes 2000 parkovacích míst jsou rampy navrženy dvě a obousměrné, aby došlo k vybalancování ve špičkových hodinách a nedocházelo k prodlevnému stání na Rámpách jako někdy bývá např. v nákupních centrech a neboa blokování dobočovacích pruhů z přílehlé místní komunikace (ulice Fajtlova). Na pozemek ústí ještě jedna nově navržená komunikace, která zahrnuje vymezenou komunikaci jen pro regionální autobusovou dopravu (viz. dále).

Na západní straně straně jsou pro krátké zastavení a nastoupení či vystoupení osob navrženy parkovací stání typu K+R v již zmiňovaném „leporelu“. Dochází tak tedy k vytvoření příjemného zálivu těchto parkovacích stání a ze směru ulice Evropská k vystoupení osbo přímo u tramvajového ostrůvku nebo ze směru z ulice Drnovská cestující vystoupí přímo u dopravního terminálu Dlouhá míle.





PĚŠÍ A CYKLOSTEZKY

Vzhledem k charakteru navrhovanému okolí stavby zde mezi prvky přírodního charakteru (parkové plochy, plochy sportovního charakteru a luční louky - viz. výše) zde navrhuji několik běžeckých, procházkových i cyklistických tras. Materiálově jsou řešeny jako zpevněné asfaltové povrchy k protikladu parkovým nezpevněným plochám, kde je možné ze zpevněné cesty vystoupit a díky v některých částech umístovaným sportovním trávníkům si lze pohyb užít i na právě na těchto nezpevněných plochách. Volbu asfaltového povrchu jsem si vybral i kvůli větší využitelnosti pro sportovní aktivity, ale i například pohyb s kočárky, nebo bezpečný povrch pro seniory. S tím souvisí právě nutnost časté údržby mlatových povrchů, ale také většího nebezpečí chování povrchu při horších povětrnostních podmínkách nebo dešti. Naopak extenzivní trávniky, ve kterých netvořím bariéru podružných cestiček jsou perfektním volnočasovým zdrojem pro hry a zároveň nejsou těžké na celkovou údržbu. Veškeré trasy jsou samozřejmě zaokrouhované, díky nimž okolí terminálu nabízí několik typů okruhů rozdělných podle délky, ale i charakteru okolí, kde se vyskytuje. Celkové okolí tedy nazývám „městskou oázou“, která se díky svému pozvolnému ubírání městskotovné energie mění od středu terminálu reprezentující jakýsi HUB - náměstí, přes zpevněné venkovní plochy v těsné blízkosti stavby, sportovní aktivity, až po luční louky nabízející přirozený pohled do krajiny a zachování pohledového horizontu dopravního terminálu Dlouhá míle.





PŘÍJEZD AUTOBUSŮ REGION A FOTOVOLTAICKÉ PANELE

Dopravní terminál pro regionální autobusy je složen z celkového součtu výstupních (70m) a nástupních hrasn (70m). Dále je zde umístěno osm šikmých odstavných parkovacích stání a čtyři šikmá. Celá koncepce dopravního terminálu regionálních autobusů sestává z výstupní hrany umístěné na nejbližší hranu celého terminálu od příjezdové cesty. Dále může autobus pokračovat na odstavná stání, které se zároveň stávají i nástupní místem cestujícím, pokud má autobus naplánovanou cestu. Jinak se u stání nezdržují cestující a řidič má klid pro vlastní potřeby či opuštění autobusu směrem ke svému zázemí. Autobusy co chtějí pokračovat v jízdě naberou nové cestující a obraciště na konci terminálu je otočí zpět k ulici Fajtova.

DOPRAVNÍ TERMINÁL



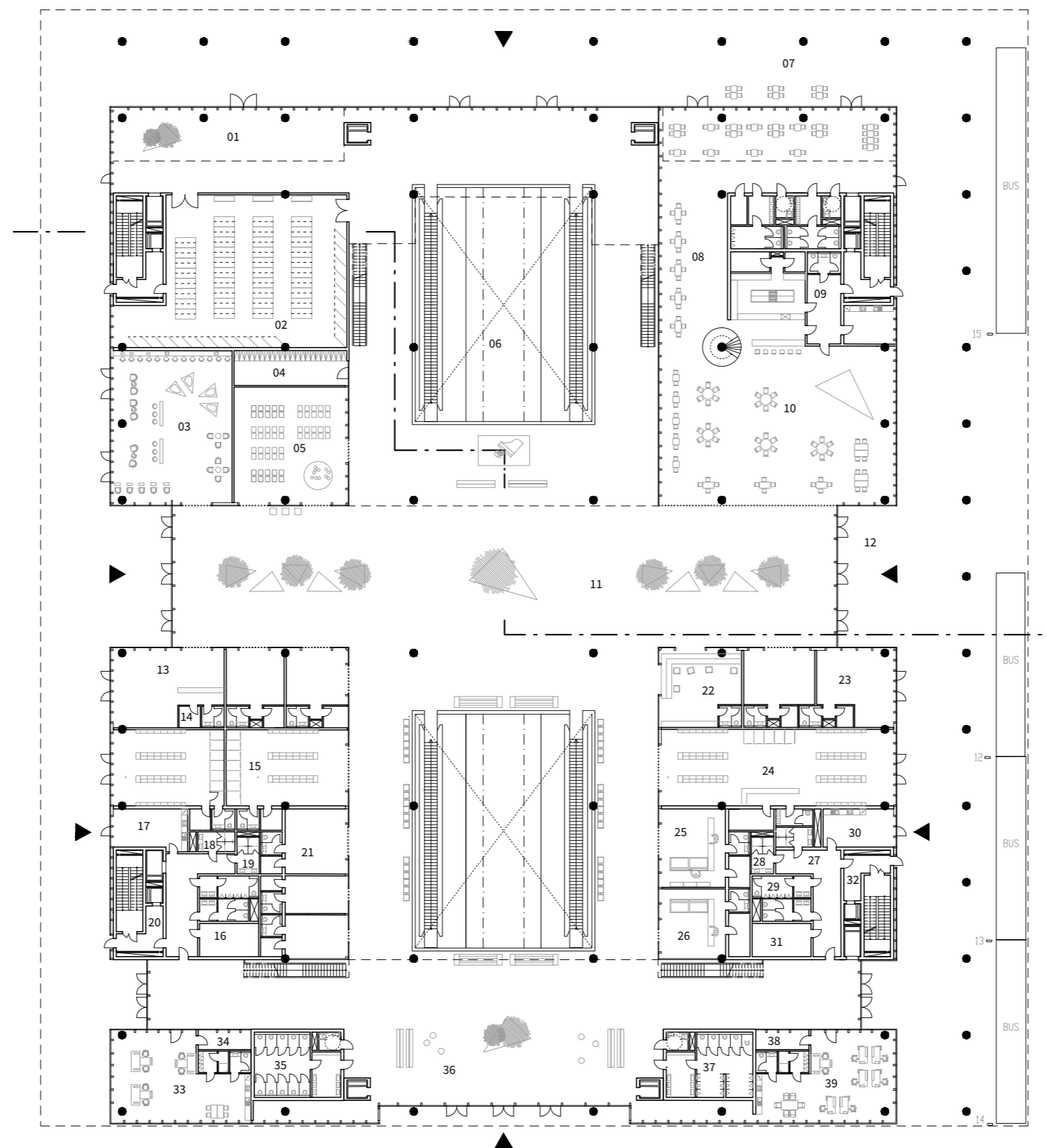
VSTUPNÍ HALA

CHOVAJÍCÍ SE JAKO „PŘESTUPNÍ BOULEVARD“

Celá urbanistická koncepce, poslána výše, se doplňuje se strategií krátkých přestupních vazeb uplatňovaných jak mezi přestupními uzly jednotlivých druhů hromadné dopravy, tak i co se týče dostředné akumulace energie a jejího konsekvenciálního rozpouštění směrem ze středu terminálu na jeho okraj, resp. krajní části pozemku. Celý přestupní boulevard umístěný na středu dispozice je doplněn dalšími dvěma rovnoběžnými, resp. kolmými užšími komunikačními plochami. Celková světlá šíře boulevardu je 15 m (rozteč nosných sloupů, v místě dvou atrií dokonce přes 20 metrů). Po levé i pravé straně boulevardu jsou umístěna dvě prosvětlující atria, které jednak dostávají přirozené světlo až na úroveň vlakového nástupiště a zároveň slouží jako reprezentativní a příjemný prvek v prostoru dotvářející celkovou vzdušnost a lehkost okolních provozů celého terminálu.

PRVNÍ NADZEMNÍ PODLAŽÍ

CHOVAJÍCÍ SE JAKO „PŘESTUPNÍ BOULEVARD“



Legenda místností

- 01 Lounge / Lobby
- 02 Kolárna
- 03 Wifi koutek / chill zone
- 04 Úschovna zavazdel
- 05 Poslechový sál
- 06 Atrium
- 07 Venkovní část restaurace
- 08 Vnitřní restaurace
- 09 Zázemí restaurace / kavárny
- 10 Kavárna / bar
- 11 Vnitřní boulevard
- 12 Vstupní závětrí
- 13 komerční obchody
- 14 zázemí komerčních obchodů
- 15 fashion store

zázemí řidičů TRAM / BUS (MHD + PID)

- 16 dispečink řidičů TRAM / BUS (MHD + PID)
- 17 denní místnost řidičů
- 18 WC řidičů
- 19 sprchy řidičů
- 20 CHÚC (typ C)
- 21 komerční retail

- 22 prodej lístků + zázemí
- 23 komerční obchody
- 24 průchozí fashion store 2
- 25 otevřené bistro
- 26 obchod

zázemí řidičů vlaku + BUS (region)

- 27 zázemí řidičů vlaku + BUS region
- 28 sprchy řidičů
- 29 WC řidičů
- 30 Denní místnost řidičů
- 31 centrální dispečink
- 32 CHÚC (typ C)
- 33 administrativní terminálu 1
- 34 zázemí administrativy 1
- 35 veřejné WC ženy
- 36 otevřené zádveří - jih
- 37 veřejné WC muži
- 38 zázemí administrativy 2
- 39 administrativní terminálu 2

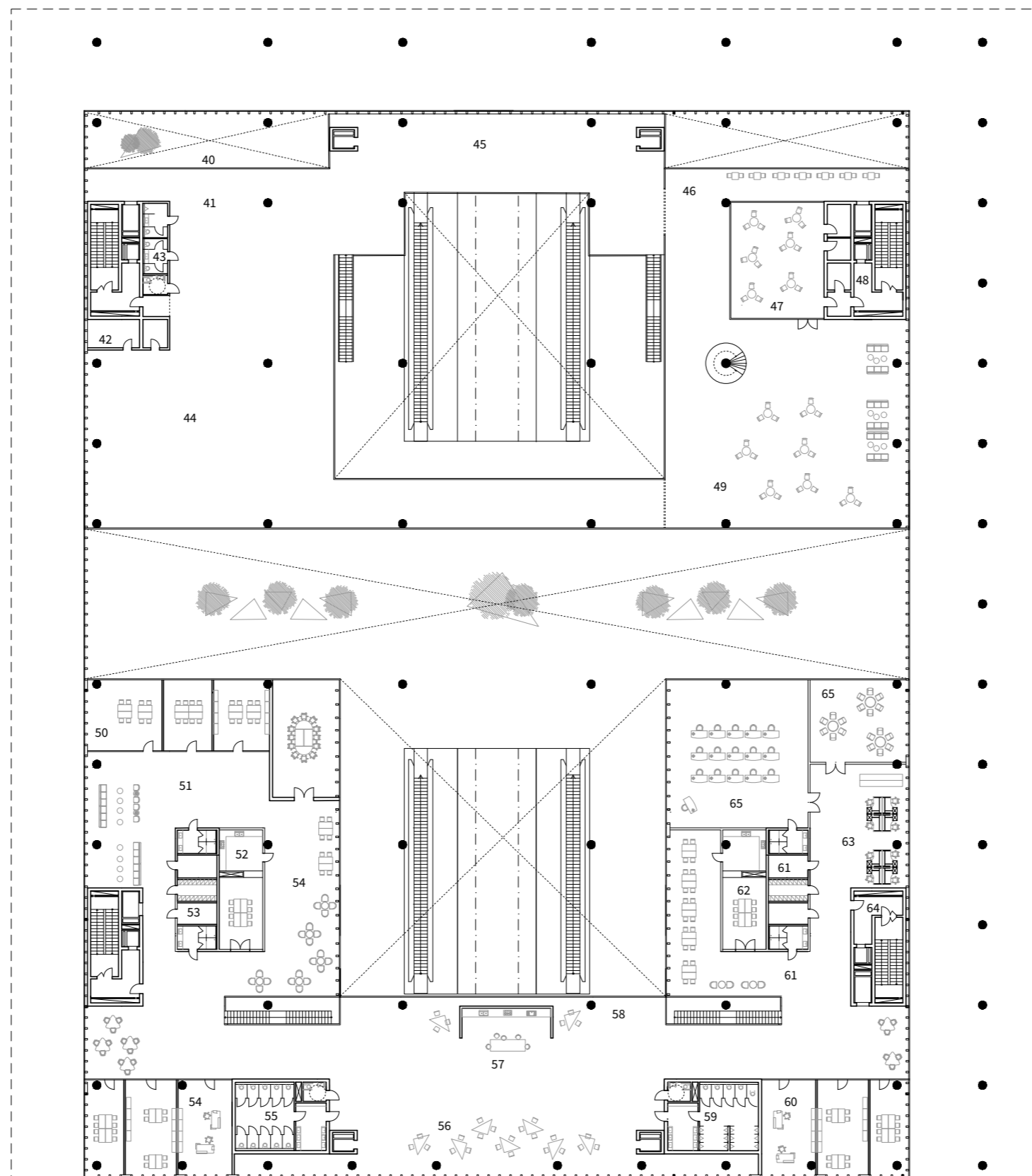


Celá kavárna, resp. restaurace, funguje jak na obě sousedící severo-východní části fasády terminálu, ven i do druhého patra. Zde se dělí na část klidnou, či studijní a část otevřenou, která se vlévá do výsavního prostoru pokračujícím po obou ochozech. Zázemí kavárny je umístěno na samotném jejím středu u únikové cesty, která zároveň funguje jako složební schodiště kavárny do druhého patra. Výtahy jsou samozřejmostí. Kavárna je doplněna dřevěným akustickým podhledem z tropického dřeva zaručujícím dostatečný akustický komfort při samotném provozu kavárny. Mezi jednotlivými latěmi jsou zavěšeny designové lampy (čtvercové lustry v příjemné výšce nad stoly, aby bylo zaručeno dobrého osvětlení u jídelních stolečků). U baru se nachází točité schodiště, klenoucí se kolem sloupu, vedoucí do druhého patra kavárny právě do její openspacové části. Celoprosklené přízemí kavárny doplňuje z vnější části zavěšené ocelové schodiště vedoucí návštěvníky vnitřního atria do výstavní galerie, resp. druhého patra kavárny. Schodiště je ve stejném barevném provedení jako nosné rámy jednotlivých skel v kavárně.

KAVÁRNA
PŘÍZEMNÍ PROSTOR KAVÁRNY S BAREM

DRUHÉ NADZEMNÍ PODLAŽÍ

VÝSTAVNÍ GALERIE S KAVÁRNOU A CO-WORKINGOVÉ HUB



Legenda místností

Výstavní galerie

- 40 Atrium výstavní galerie
- 41 Prostor pro recepci galerie
- 42 Zázemí výstavní galerie
- 43 Veřejné WC galerie
- 44 Výstavní prostor galerie
- 45 ochozy
- 46 Druhé patro restaurace
- 47 Klidová část / „studijní koutek“
- 48 Zázemí restaurace
- 49 „kavárna jakou součást výstavního prostoru“

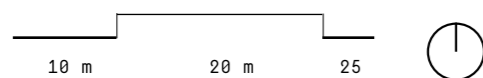
Interaktivní HUB 1

- 50 Soukromé kanceláře
- 51 Společný prostor / dílny
- 52 Zázemí HUBu - kuchyňka
- 53 Zázemí HUBu - WC
- 54 kanceláře k pronájmu 1
- 55 Veřejné WC ženy
- 56 Společenská openspace jídelna
- 57 Meeting point s barem
- 58 Otevřený ochoz

- 59 Veřejné WC muži
- 60 Kanceláře k pronájmu 2

Interaktivní HUB 2

- 61 Studijní kout
- 62 Kancelář
- 63 Dílny / pracovní stoly
- 64 CHÚC (typ C)
- 65 Přednáškový sál
- 66 kanceláře



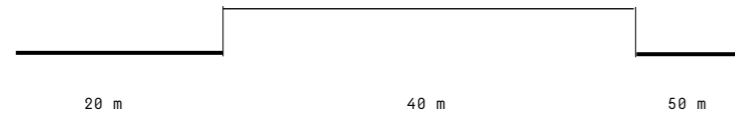
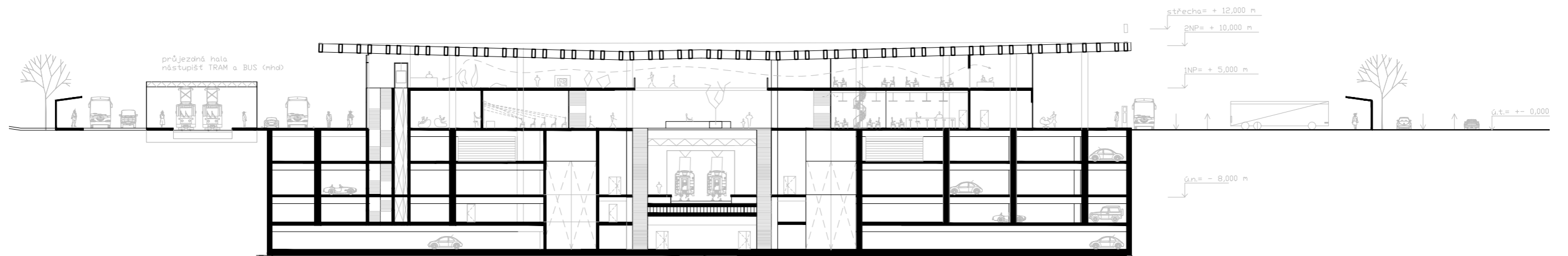


NÁSTUPIŠTĚ VLAKU

PŘÍJEZD VLAKŮ ZE SMĚRU PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ

Celé vlakové nástupiště je vybaveno informačními i grafickými systémy v daných dohledových vzdálenostech, dle grafického manuálu jednotného informačního a orientačního systému SŽDC. Svislé plochy nástupiště tvoří akustické perforované plechy, za kterými je umístěna hluková izolace pro příjemné pohlcení zvuku od jedoucích vlaků, či vyšší rušnost cestujících při pojiždění kolečkovými kufry, pohybu osob, mluvení atd. Tyto plochy mají lehce transparentní povrch z důvodu „pohlčení“ terminálu a jeho střešníkonstrukce přímo až do interiéru vlakového nástupiště. Vodorovné plochy jsou betonové dlaždice rozměru 80 x 80 cm splňující požadavky na vodorovné povrchy dle příručky SŽDC. Nástupiště je doplněné signálním bezpečnostním pruhem pro šeroslepá a vodíciými proužky o šířce 400 m pro slepce.

PŘÍČNÝ ŘEZ





NÁSTUPIŠTĚ VLAKU

CENTRÁLNÍ ESKALÁTORY VEDOUcí NA VNITŘNÍ BOULEVARD

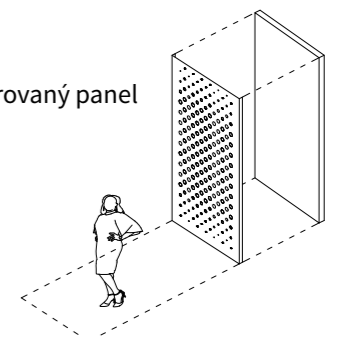
nosná konstrukce
svíslé stěny
vodorovné povrchy

bezpečnostní prvky

- Ocelový průvlak (bíle natřený)
- Akustické kovové panely -
- Kamenné / betonové dlaždice velkoformátové (400x400 mm)
- Reflexní pásek žlutý (RAL 00175)
- LED-diodové pásy pro orientaci šeroslepých

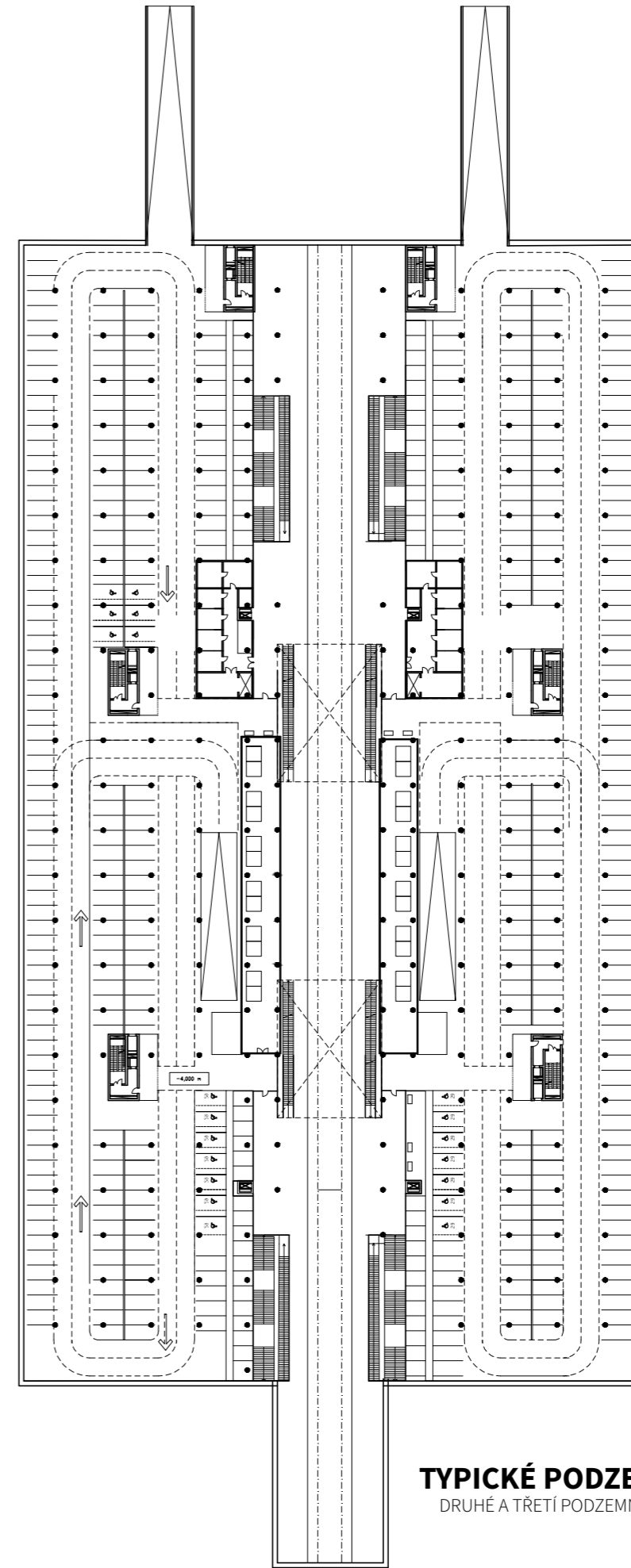
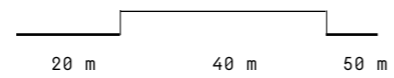
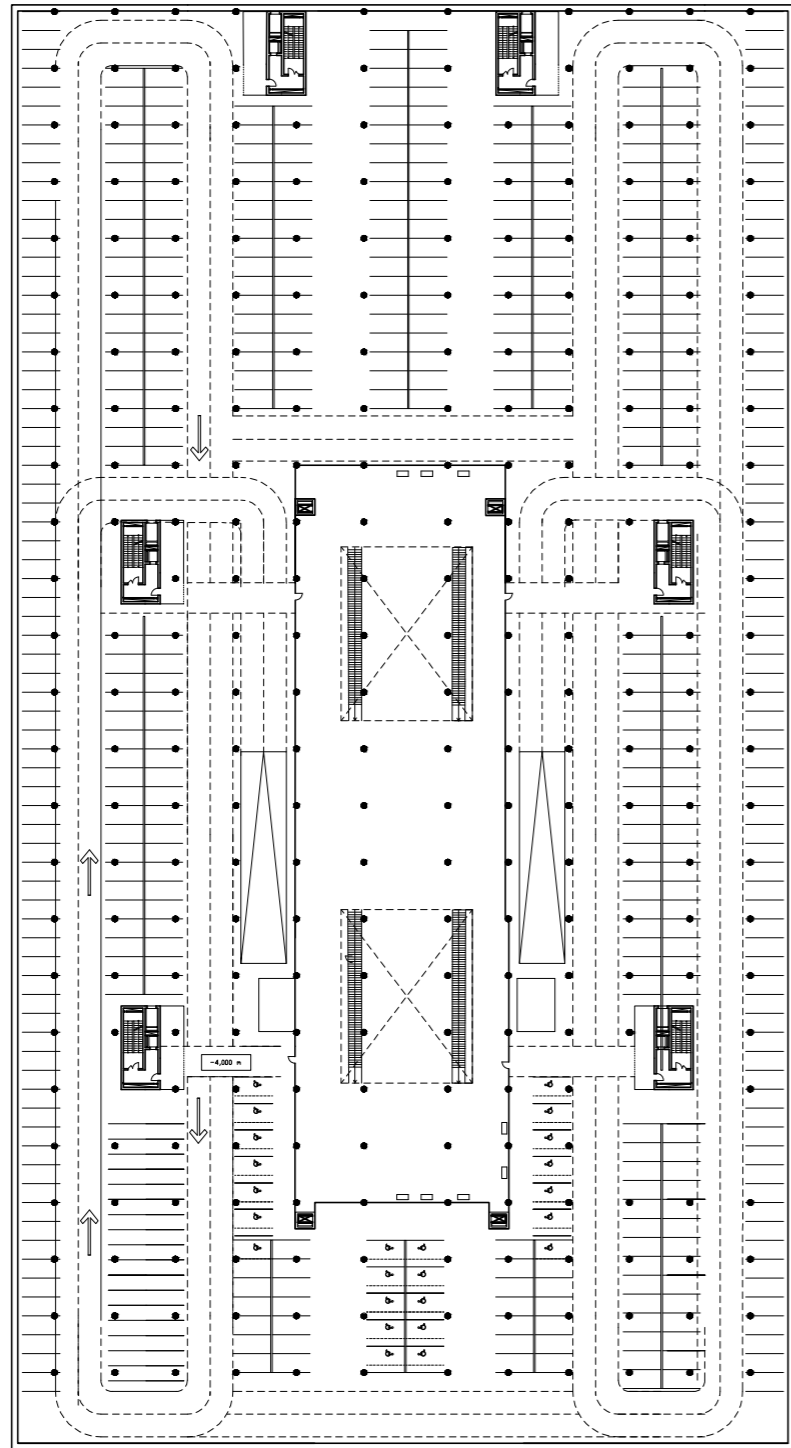
akustická izolace

perforovaný panel



PRVNÍ PODZEMNÍ PODLAŽÍ

NÁSTUPIŠTĚ VLAKU A PLACENÉ PARKOVÁNÍ



TYPICKÉ PODZEMNÍ PODLAŽÍ

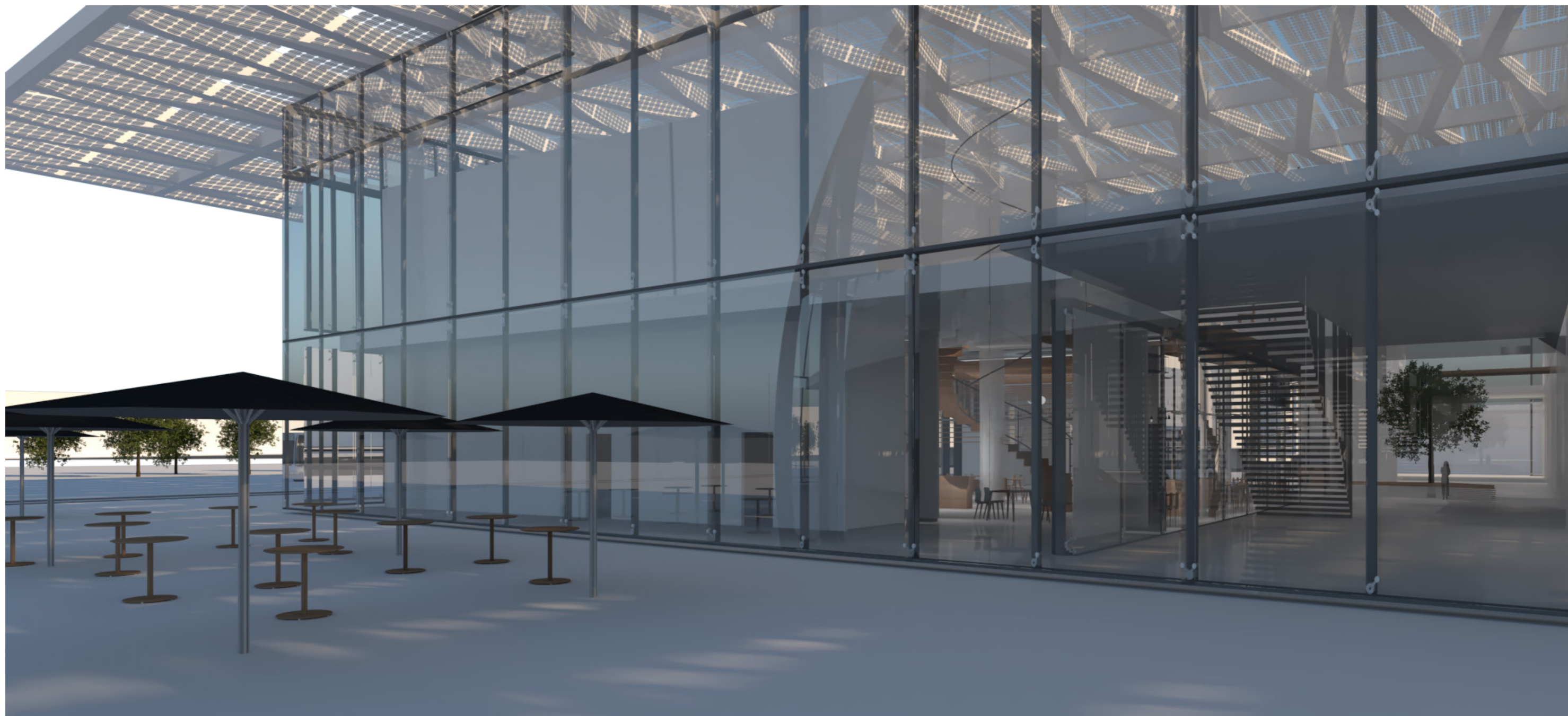
DRUHÉ A TŘETÍ PODZEMNÍ PARKOVÁNÍ IDENTICKÉ



Veškeré deklarované parkování terminálu Dlouhá míle je umístěno v podzemních patrech. Celková kapacita placeného parkování je více než 2000 parkovacích míst. Parkování je e rozděleno do čtyř pater s tím, že první patro se nachází ve stejné úrovni jako vlakové nástupiště. Návštěvníci se sem dostanou po dvou obousměrných rampách, které jsou umístěny v severní části dopravního terminálu. Díky větší světlé výšce prvních dvou pater podzemního parkování, zapříčiněných rozdělením konstrukční výšky 8 metrů (umístění výšky nástupiště do této polohy) se veškerá vzduchotechnika schová do podhledu vyjma sprinklerů tvořících jak funkční tak estetický kontrastní doplněk čistých betonových povrchů a stěrek ve světlém provedení.

PODZEMNÍ GARÁŽE

OBOUSMĚRNÉ RAMPY A ÚNIKOVÉ CESTY



Vizualizace zachycující čas lehce nad ránem, ještě před vnesením venkovního vybavení, poeticky znázorňuje klidnou a příjemnou atmosféru venkovních prostorů ubírajících na rušné /dopravní „ energii, přelévající se v klidovou a odpočinkovou část přilehlého parku, resp. oázy nabízející různorodou škálu aktivit od sportovních, procházky po stezkách, až sezení v trávě a relaxování při pikniku.

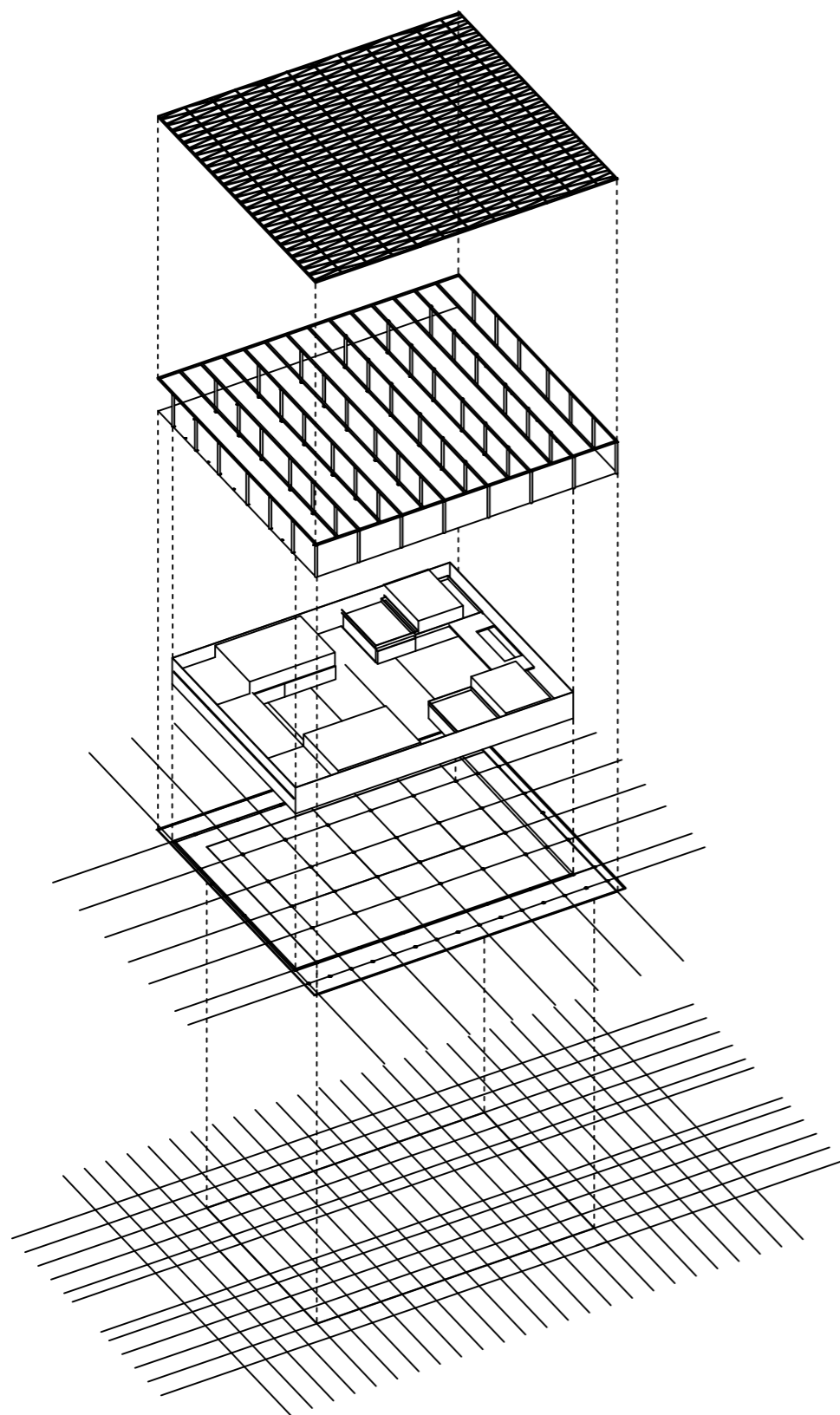
VENKOVNÍ KAVÁRNA
tvořící příjemné přechod návštěvíku do přilehlé oázy

TECHNICKÁ ČÁST

KONSTRUKČNÍ SCHÉMA, DETAIL, ŘEZY

TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

KONSTRUKČNÍ A STRUKTURÁLNÍ SCHÉMA

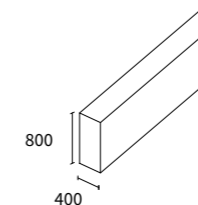


Statické řešení

Celá nadzemní část objektu je řešena jako ocelový skelet. Sloupy tvoří rastr 15x16 metru. V podzemní části se skelet mění na železobetonový. Zde je umístěna podzemní parkování, dochází k zhuštění sloupového rastru na dvojnásobek, tedy 7,5 x 8m, aby docházelo k pohodlné rytmicí a logické dimenzi mezi parkovacími místy šířky 2,5 metru.

Střešní plášť

Celý objekt je řešen jako ocelový skelet s boxovými nosníky tvořící střešní plášť ve statické formě / rastru Fopplovy struktury. Jedná se o strukturální konstrukci zaručující si v celé svojí ploše prostorovou tuhost. Statickou odolnost vůči bočnímu větru zaručují zavětrovací tyče dilatačních celcích 30 a 45 metrů v obou směrech. Kvůli menšímu požadavku na konstrukční průřez těchto tyčí je možné přidat ještě jedno zavětrovací pole doprostřed dispozice. Ocelové boxy v podélném směru mají průřez tvaru obdelníku a výšky 400x800 mm. Mezi těmito nosníky je právě vsazena Fopplova struktura, tudíž dojde k prostorovému stužení celého střešního pláště a není nutné přidávat další příhradové nosníky, ztužidla v příčném směru atd.

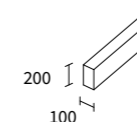


Interiérová část

Do celé nadzemní části terminálu jsou umístěny čtyři boxy s rozdílnými funkcemi. Na úrovni druhého nadzemního patra dochází k propojení vždy dvou boxů lávkami. Konstrukční výška boxů je 5 metrů.

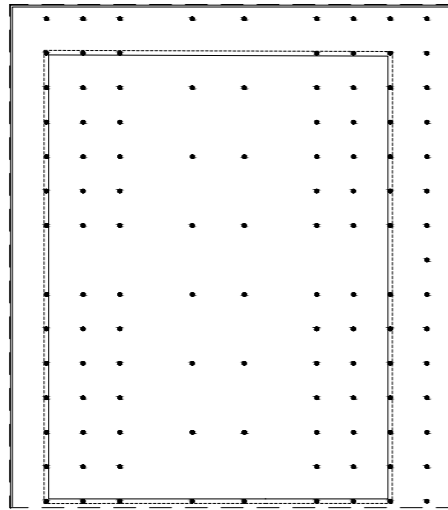
LOP

Samonosný prosklený obvodový plášť tvoří opět ocelové nerezové sloupky boxového tvaru, avšak menšího průřezu 200x100 mm. Skleněné výplně mezi sloupky mají výšku 5 metrů a šířku 2 metry.

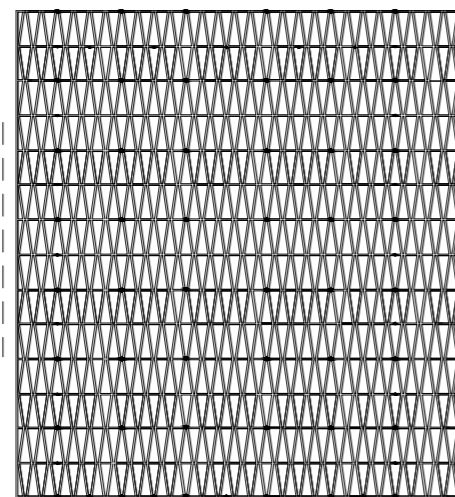


TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

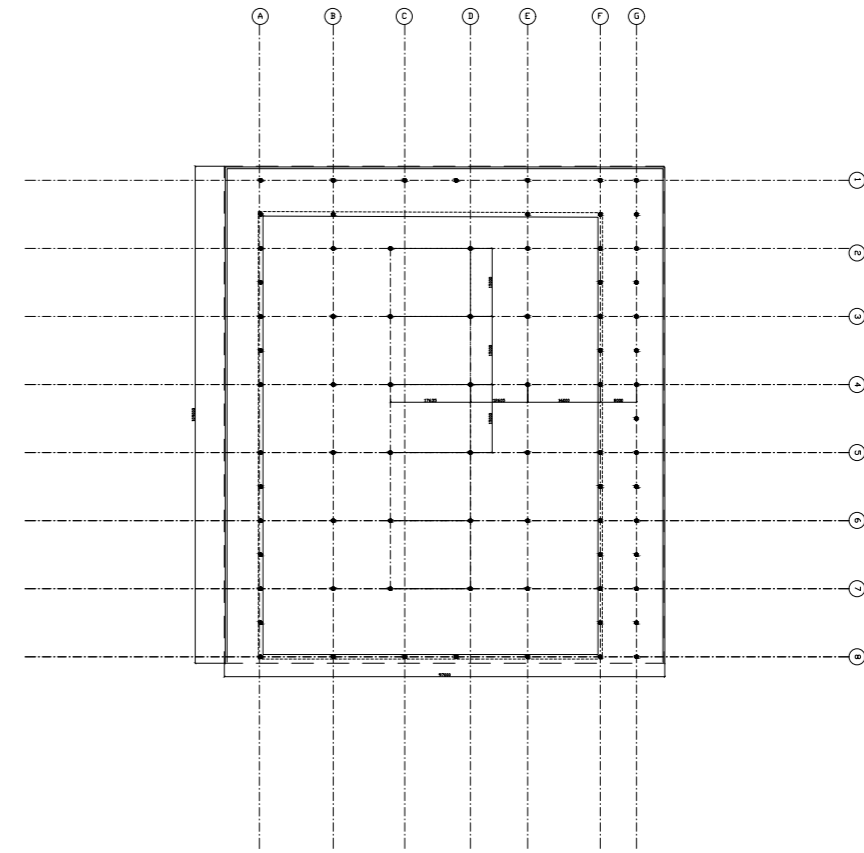
APLIKACE KONSTRUKČNÍ ČÁSTI



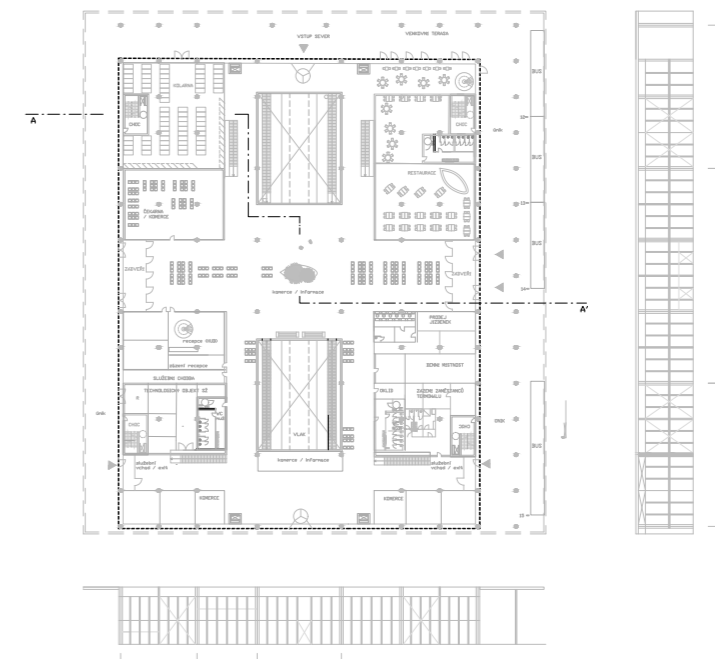
konstrukční systém [7,5x8,5 m] + 15 m
rozpon v úrovni vnitřního bulváru [pře-
konání rozponu díky prostorové tuhosti
střešního pláše - Fopplova struktura]



Fopplova struktura použita na za-
střešení terminálu



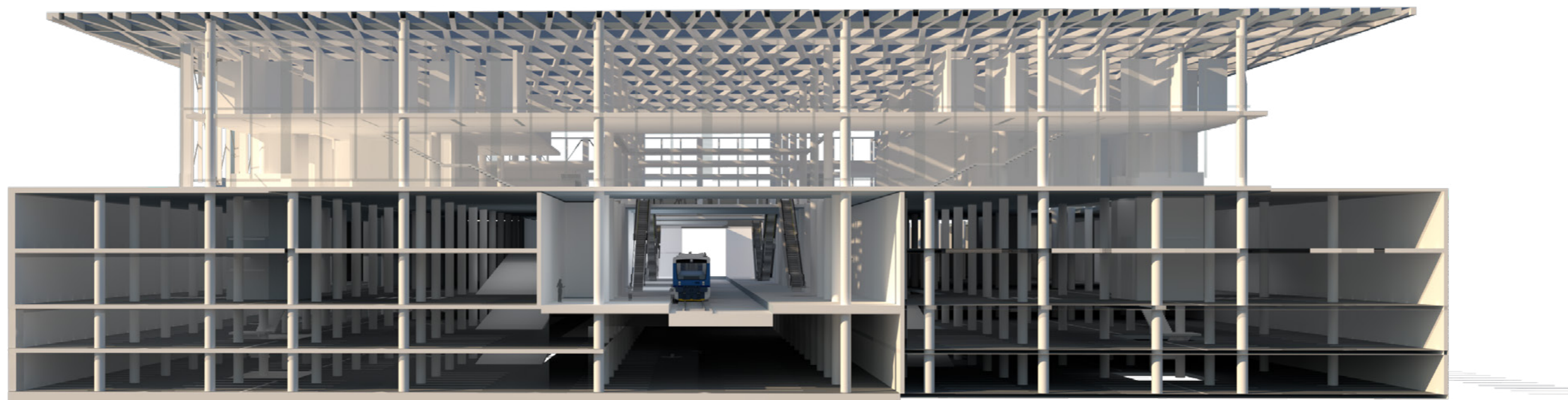
konstrukční schéma stavby



Umístění zavětrovacích tyčí vzhledem k
dispozičnímu řešení terminálu

PŘÍČNÝ ŘEZ POHLED TERMINÁLEM

FUNGOVÁNÍ VLAKOVÉHO KORIDORU UVNITŘ STAVBY



Stavba se chová jako syntetizátor všech druhů doprav. V návrhu se vycházelo jen z plánovaného raženého tunelu pro vlakovou stanici v hloubce osmi metrů. Celá výška nástupiště je tedy jednotná a to -8 metrů pod terénem.

V mém návrhu se tunel chová jako „mostová konstrukce“, protože kolem něho i pod něj umístí podzemní parkování. Společné komunikace z nástupiště ústí do společenského prostoru, který je situován právě přesně pod vlakovou tratí. Z garáží vedou dalších 6 únikových cest typu C, kde odvětrávání je řešeno pomocí přetlakových kabin napojených na vzduchotechniku celého terminálu. Kromě parkování jsou v podzemních patrech na stejné úrovni jako nástupiště umístěny technické místnosti SŽDC, technické místnosti celého terminálu a také osmnáct zásobníků na vodu pro akumulaci vody o celkové kapacitě 12000 m³.

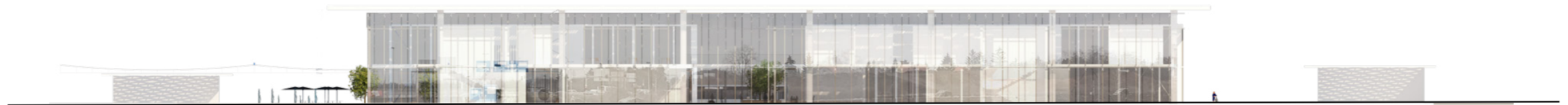
PODÉLNÝ ŘEZ TERMINÁLEM

VERTIKÁLNÍ NÁVAZNOSTI Z ÚROVNĚ NÁSTUPIŠTĚ NA TERÉN



Do umístění trati pod zemí vedou dvě dvojice hlavních eskalátorů zaručující pohyb cestujících z hlavního vnitřního bulváru jak pro směr ojezdu (dvojice severních eskalátorů), tak směr pro příjezd na opačné straně. Z objektu i do něj vedou ještě další dvě dvojice eskalátorů doprovozázející schodiště, které vedou mimo hlavní budovu eskalátoru, avšak přímo na zpevněné venkovní plochy u terminálu. Odtud je možné vystupit přímo do urbanizovaného území kolem terminálu, na jižní straně se otevírá pohled na sportovní zatravněné plochy s navazujícím suchým polderem nebo na severní straně po levé straně můžou návštěvníci navštívit přímo venkovní kavárnu nebo se zchladit v teplých letních měsících u vodních fontán / trysky vystřikující přímo ze země po levé straně při výstupu z terminálu. Celý terminál se chová jako náměstí s jedním hlavním a dvěma vedlejšími „vnitřními bulváry“, odkud mají cestující možnost snadného přestupu na jiný typ dopravy nebo stravení hezkého odpoledně počinajíc ve vnitřníchretailech, končících v rozkvetlých lučních loukách na okrajích řešeného pozemku.

ZÁPADNÍ POHLED NA TERMINÁL



VÝCHODNÍ POHLED NA TERMINÁL



POHLEDY
ZÁPADNÍ A VÝCHODNÍ POHLED NA TERMINÁL

ZÁPADNÍ POHLED NA TERMINÁL

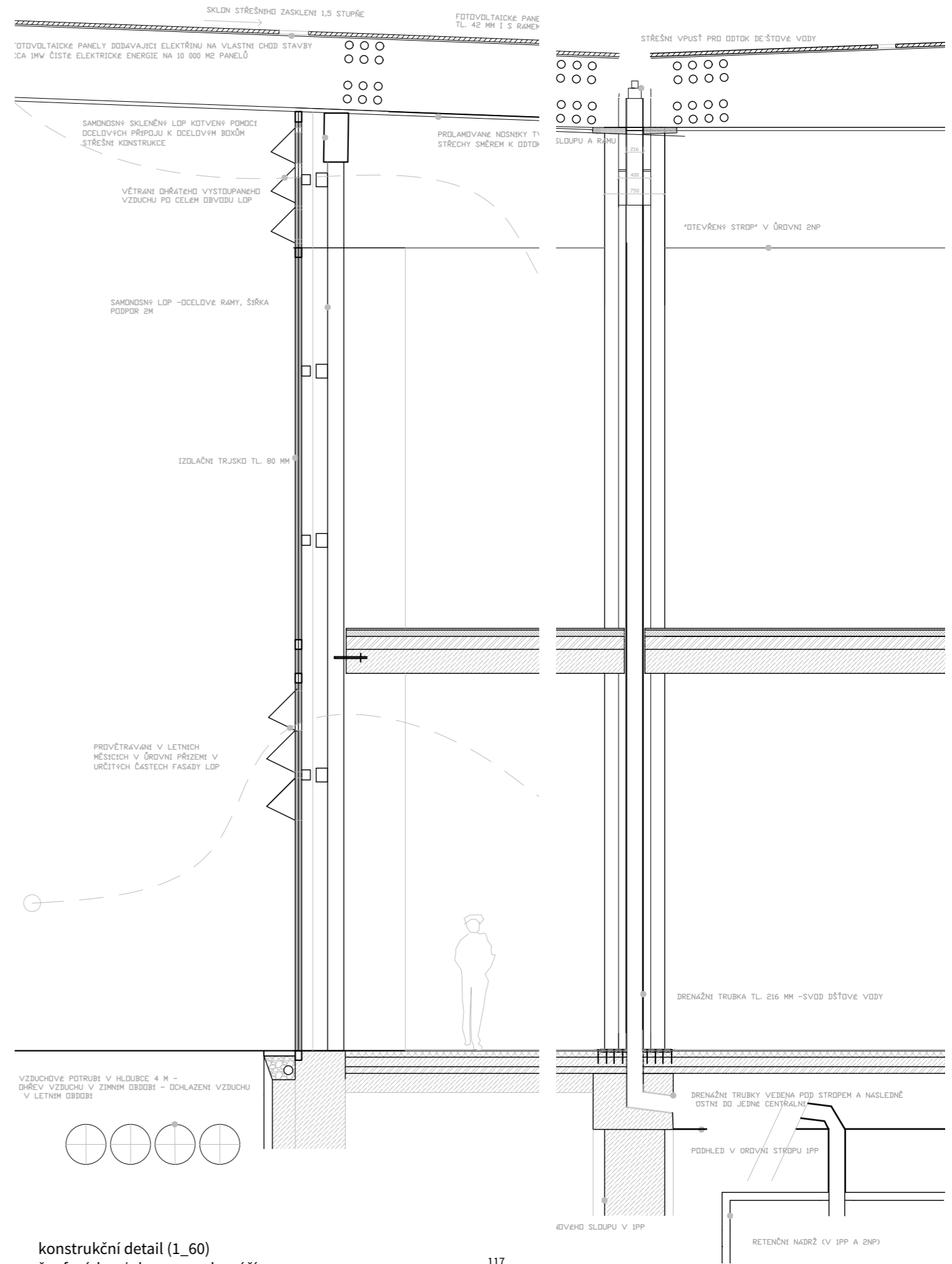


VÝCHODNÍ POHLED NA TERMINÁL



POHLEDY
SEVERNÍ A JIŽNÍ POHLED NA TERMINÁL

OBVODOVÝ PLÁŠT
KONSTRUKČNÍ DETAIL FASÁDY 1_60



konstrukční detail (1_60)
řez fasádou / sloupem s drenáží

REŠERŠE



Vlaková stanice Assen
Assen, Nizozemsko

Autor stavby: De Zwarte Hond, Powerhouse company, 2020
Autor fotografií: Sebastian van Damme, Egbert de Boer

Vlaková stanice v Nizozemském Assen byla původně obyčejnou tranzitní stanicí. Město se proto rozhodlo postavit novou stanici na regionální úrovni, která by současně odstranila bariéru koleji mezi dvěma částmi obce. Společnost Powerhouse Company a De Zwarte Hond navrhli novou stanici jako všestrannou budovu - spojovací, transparentní a udržitelnou - která je stejně lákavá ze všech úhlů. Působivá trojúhelníková geometrie střechy dává budově silnou identitu, organizuje jednotlivé části stanice a také vytváří spojení s městským kontextem.

Co nás zaujalo:

Neobvyklý tvar

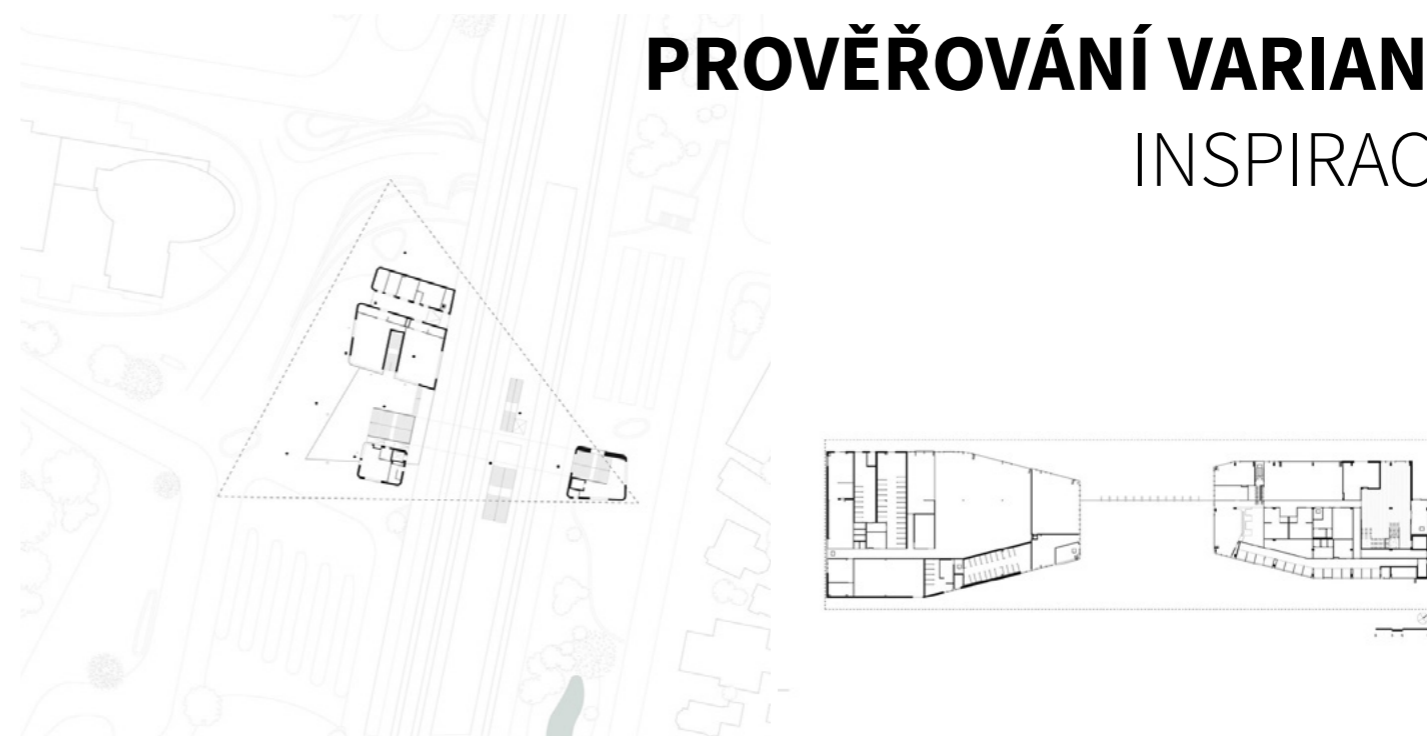
použití dřevěných lepených vazníků na kci
střechy
vzdušnost
principi jedné střechy

Materiály:

DŘEVO
OCEL
CIHLA
BETON

PROVĚŘOVÁNÍ VARIANT

INSPIRACE





Rabat Agdal masterplan and train station

Rabat, Maroco

Autor stavby: azpml | team: alejandro zaera-polo, maider llaguno, guillermo fernandez-abascal, manuel eijo, charles valla, pep wennberg, javier ponce, nuno pinto, konstantinos psomas | client: oncf | status: competition (2013) | clasification: selected | climate: temperate, mediterranean | material: metal | environments: railway, urban

Projekt rozvoje nové lgv stanice v rabat-agbal jistě vyvine jedno z budoucích center měst ve městě Rabat a určitě přijde reprezentovat moderní město. Projekt je proto fantastickou příležitostí k vytvoření modelu pro budoucí urbanizaci ve městě rabat, ale také k prozkoumání typu architektury, která bude schopna reprezentovat starověkou kulturu města spolu s jeho moderním rozvojem.

Hlavní plán byl uspořádán do dvou řad diskretních budov, které jsou v souladu se dvěma cestami sousedícími s místem a vytvářejí pozemkovou rezervaci a městský park ve středu zástavby. V těchto dvou programových pásmech jsou umístěny komerční prostory, bytové jednotky a hotely. Účelem tohoto uspořádání je reagovat na optima-



lizovaný akustický výkon prostředí a také na pohodlné městské mikroklima.

Inspirace:

Nástupní bod

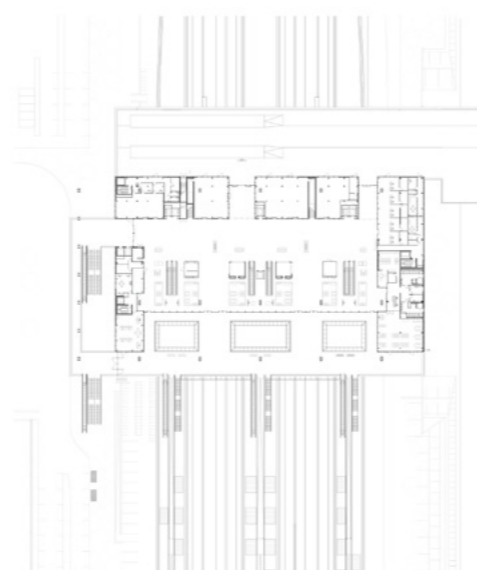
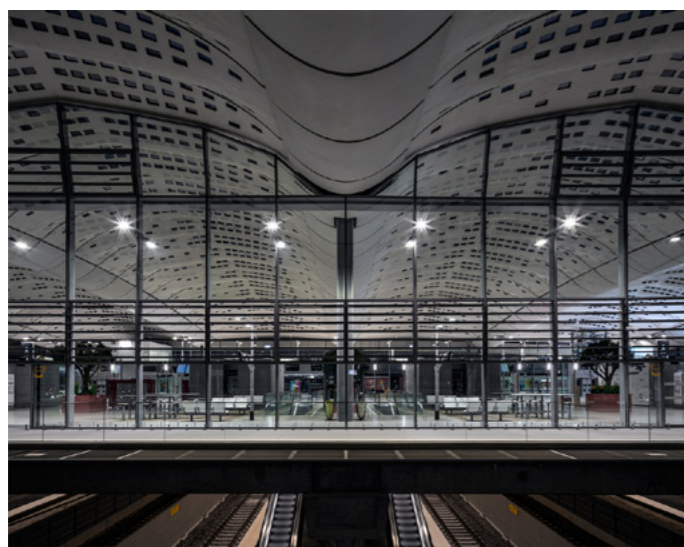
Proslunění prosotřů (viz. řešení střechy a nadstavby)

Kontakt s městem a přírodou v jednom okamžiku

PROVĚŘOVÁNÍ VARIANT

INSPIRACE





Rychlostní vlaková stanice V Montpellier TGV
Montpellier, Francie

Autor stavby: Marc Mimram
Autor fotografií: Hisao Suzuki, Lisa Riccioti
Rok výstavby: 2017

Inspirace:

příjezdy vlaků a vertikální komunikace
Proslunění prosotřů (viz. řešení střechy a nadstavby)
atria a přístupy schodišť
materiálové řešení

PROVĚŘOVÁNÍ VARIANT

INSPIRACE



Vlaková stanice Palmaret-Alboraya
Valencie, Valencie

Autor stavby: Rstudio, 2010
Autor fotografií: David Frutos

Vlaková stanice Alboraya-Palmaret byla postavena společně s velkým parkem, který přirozeně navazuje na samotnou budovu stanice. Vnitřní nástupiště je řešeno jako velkorysý otevřený prostor s prosklenou fasádou směrem do parku. To dodává stanici dostatečný přísun denního světla, i když je pod úrovní terénu. Interiér je obložen dřevěnými latěmi v různých barvách, oživuje tak celkovou strohost stanice s dominancí pohledového betonu.

Co nás zaujalo:

jednoduchost hmoty
strohost
návaznost na park
denní světlo v zahloubené stanici

Materiály:

BETON
DŘEVO
SKLO



ZDROJE

1] Historie trati

- <http://www.dnyceskestatnosti.cz/novinky/clanky/20-8-1845-prijezd-prvniho-parniho-vlaku-do-prahy/>
- <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/1323014-prvni-parni-vlak-prijel-na-masarycku-z-olomouce>
- https://ceskobudejovicky.denik.cz/zpravy_region/konesprezka-z-budejovic-do-lince-byla-unika-tem-20120812.html
- https://www.wikiwand.com/cs/Historie_železničn%C3%AD_dopravy_v_Česku

2] Trať Praha Masarykovo nádraží - Letiště Václava Havla - Kladno

- <https://www.dreamstime.com/black-plant-sprout-icon-plant-eco-logo-plant-sprout-icon-plant-eco-logo-white-background-image116061121>
- https://www.freepik.com/free-icon/tram-front-ios-7-symbol_709699.htm
- <https://www.designworkplan.com/read/symbol-signs>
- <http://plan.iprpraha.cz/cs/metropolitni-plan-ke-stazeni>
- <https://www.cka.cz/cs/souteze/vysledky/parkovaci-dum-na-dedine-v-ul-vlastina-praha-6>
- <https://www.finep.cz/cs/byty-u-sarky-ii>
- <http://www.azatrade.cz/cs/projekty/prague-airport-park/>
- <https://www.central-group.cz/westpoint>
- <https://www.metroprojekt.cz/nabidka-sluzeb/tramvajove-trate/novostavba-tramvajove-trati-divoka-sarka-dedinska>

3] Ochranná pásma plynovodu / letiště

- <https://www.asb-portal.cz/stavebnictvi/zaklady-a-hruba-stavba/bez-pecne-vzdalenosti-od-plynovodu-a-teplovodu>
- <https://www.uur.cz/konzultacni-stredisko/diskuse/?ID=2499&tema=2666>
- https://georeport.iprpraha.cz/pdfg/3244_georeport.pdf
- <http://sgi-nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=6D2BCEB5&MarQParam0=729710&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka>

4] Typologie

- https://issuu.com/stavebniprirucka/docs/sp_parkovani_jizdnich_kol
- https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Cyklodoprava/Methodika-Cyklistic-ka_doprovodna_infrastruktura/Methodika_Cyklistic-ka_doprovodna_infrastruktura.pdf.aspx
- ČSN 73 6223, ČSN 50122, ČSN 73 4959, ČSN 73 4959, ČSN 73 6056, ČSN 73 6320
- předpis 27433/2020 SŽ-GR-013
- směrnice SŽDC č. 118
- ČVUT skripta - Dopravní systémy a stavby - autor Ing. arch. Patrik Kotas

5a] Vize

- <http://www.beta-architecture.com/rabat-agdal-masterplan-and-train-station-azpml/>
- [https://www.behance.net/gallery/40968669/Graduation-Project-\[TGV-Railway-Station\]](https://www.behance.net/gallery/40968669/Graduation-Project-[TGV-Railway-Station])
- <https://www.unstudio.com/en/page/11899/masterplan-train-station>
- <https://www.archiweb.cz/n/souteze/vysokorychlostni-terminal-praha-vychod-navrhnu-ov-architekti>
- <https://www.designboom.com/architecture/mad-architects-jiaxin-g-train-station-in-the-forest-01-07-2021/>

8] Citace / odkazy

5b] modrozelená infrastruktura

- <https://www.iprpraha.cz/jaktvoritodolnemesto>
- <https://www.asio.cz/cz/1127.modrozelená-infrastruktura>
- <https://www.vtei.cz/2018/06/jak-se-projevuje-uroven-zakonnych-a-technicky-predpisu-na-aplikaci-modrozelené-infrastruktury/>
- <https://slideplayer.cz/slide/13503839/>
- <https://voda.tzb-info.cz/124791-hospodareni-s-destovou-vodou-debata-s-odborniky>
- <https://www.senat.cz/xqw/webdav/pssenat/original/88170/73912>
- https://ma21.cenia.cz/LinkClick.aspx?fileticket=C4MQIEri_lw%3D&tabid=11613&portalid=0&mid=1656&language=cs-CZ

6] Realizace a inspirace

- <https://www.archdaily.com/793051/stuttgart-airport-busterminal-wulf-architekten>
- <https://www.archdaily.com/867106/p-plus-r-car-park-zutphen-moederscheimmoonen-architects>
- <https://www.archdaily.com/868792/the-transport-hub-rysy-architekci-rafal-sieraczynski>
- <https://www.archdaily.com/889450/pioneer-village-all-design>
- <https://www.archdaily.com/797337/zob-pforzheim-metaraum-architekten-bda>
- <https://www.archdaily.com/172638/palmaret-alboraya-train-station-rstudio>
- <https://www.archdaily.com/925863/koge-nord-station-cobe-plus-dissing-plus-weitling-architecture>
- <https://www.archdaily.com/943331/assen-station-powerhouse-company-plus-de-zwarte-hond>
- https://www.archdaily.com/926901/karen-blixens-plads-public-square-cobe/5dae1b6e3312fdd53c0003ac-karen-blixen-s-plads-public-square-cobe-diagram?next_project=no
- <http://facadesconfidential.blogspot.com/2011/10/louvre-pyramids-revisited.html>

7] Stavební program

- <https://app.iprpraha.cz/apl/app/ortofoto-archiv/>

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. David Procházka
AR 2020/2021, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) DOPRAVNÍ TERMINÁL DLOUHÁ MÍLE

(AJ) DLOUHÁ MÍLE TRANSPORTATION TERMINAL

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

| | |
|------------------------|---|
| Vedoucí práce: | doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, Ph.D. Ústav: 15128 Ústav navrhování II |
| Oponent práce: | |
| Klíčová slova (česká): | Doprava, terminál, Dlouhá míle, přestupy, krátké vazby, urbanismus |
| Anotace (česká): | Návrh dopravního terminálu Dlouhá míle v blízkosti Letiště Václava Havla a Šáreckého údolí tvoří zajímavý potenciál do budoucna vytvořit jakési "malé letištní městečko". Vzhledem k poloze pozemku a funkční náplně terminálu - propojení autobusové regionální i městské, tramvajové, vlakové i automobilové dopravy. Dopravní terminál propojuje místní kultury a může tvořit zajímavé pracovní příležitosti pro dojíždějící i místní obyvatele. |
| Anotace (anglická): | Design of the transport terminal Dlouhá míle near by the Václav Havel airport and the Šárka Valley creates an interesting potential for the future, creating a kind of "small airport town". In consideration of the land and the functional content of the terminal - interconnection of regional and urban bus, tram, train and car transport there are several benefits for terminal. For example connecting of local culture and the terminal could create an interesting job opportunity for commuters and locals alike. |

Prohlášení autora

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

V Praze dne
diplomanta

21/5/2021

podpis autora-

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

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: David Procházka
datum narození: 8. 12. 1994
akademický rok / semestr: AR 2020-21 / LS
obor: Architektura a urbanismus
ústav: 15128 Ústav navrhování II
vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, Ph.D.
téma diplomové práce: Dopravní terminál Dlouhá Míle
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zadání diplomové práce vychází z předdiplomního semináře, který se věnoval typologii dopravních staveb zejména s přihlédnutím k rozvoji železniční trati na pražské Letiště Václava Havla.
Zadání vychází z reálných požadavků na významný přestupní uzel v rozvojovém území mezi sídlištěm Na Dědině a letištěm v Ruzyni, nedaleko Přírodního parku Divoká Šárka. Na Dlouhé Míli má vzniknout klíčová pražská dopravní stavba, kde se setká železnice na letiště Václava Havla, prodloužení tramvajové trati ze sídliště Dědina, autobusová doprava a P+R parkování. Předmětem návrhu je dopravní terminál, který v sobě propojí všechny zmíněné druhy veřejné dopravy.

2/ Pro AU / součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Funkčně se navrhovaná polyfunkční budova či soubor staveb bude skládat z prostorů dopravního terminálu, který kombinuje vlakovou zastávku pod úrovní terénu, zastávku tramvaje a zastávky městských a příměstských linek autobusové dopravy, a to včetně potřebného technického zázemí a souvisejících prostor a vybavenosti, dále pak parkování pro osobní automobily řešené pomocí parkovacích domů, ev. povrchového či podzemního parkování. Tyto hlavní funkce budou případně doplněny dalšími, na základě vyhodnocení širších vztahů v území. Stavební program může být upraven dle dohody s vedoucím DP.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Odevzdány budou postery v rozsahu dle požadavků FA ČVUT, 2 portfolio (jedno pro účel FA, jedno bude archivováno na ústavu) a CD. Diplomová práce bude zveřejněna dle požadavků studijního oddělení FA nejpozději 7 dní před obhajobou projektu. Projekt bude zpracován do úrovně detailní studie, jeho součástí bude: autorský text; analytická část; koncept řešení znázorněný pomocí schémat; situace širších vztahů 1:2500; situace 1:500; půdorysy všech podlaží v měřítku 1:200; typické řezy (příp. perspektivní řezy) včetně návaznosti na nejbližší okolí v měřítku 1:200; pohledy; návrh interiéru zvoleného prostoru; detail (řez, pohled) vybraného segmentu fasády 1:20; vizualizace (exteriér, interiér) dostatečně vysvětlující návrh (nejméně 7 pohledů), případně další výstupy potřebné pro prezentaci návrhu. Výstupy a jejich měřítka mohou být vzhledem k vývoji práce upraveny dle dohody s vedoucím DP.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Model v min. měřítku 1:200 včetně nejbližšího okolí.

Datum a podpis studenta

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

1. 5. 2021

registrováno studijním oddělením dne

9. 5. 2021