

Popis území stavby

Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Výpravní budovy Smíchovského nádraží jsou součástí širšího záměru TERMINÁLu Smíchov. Spolupodílejí se na přeměně Smíchovského nádraží na multimodální dopravní hub integrující v sobě téměř všechny prvky individuální a hromadné dopravy. Víceméně citují stávající rozsah budov Smíchovského nádraží, vznikají jeho přestavbou na jeho stávajících pozemcích. Zachovávají i funkční využití a charakter území. Pouze ho adaptují na současné požadavky při zachování objemu a zastavěnosti území.

Celkové urbanistické a architektonické řešení**Urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení**

Výpravní budovy Smíchovského nádraží jsou součástí širšího záměru TERMINÁLu Smíchov. Spolupodílejí se na přeměně Smíchovského nádraží na multimodální dopravní hub integrující v sobě téměř všechny prvky individuální a hromadné dopravy. TERMINÁL je hlavním akcelerátorem konverze brownfieldu Smíchovského karga a přilehlého území v nové městské centrum.

Úlohou výpravní budovy je zprostředkovávat vazby mezi jednotlivými médii dopravy a poskytovat zázemí jak pro jejich uživatele, tak pro provozovatele.

Z pohledu předpokládané intenzity využití jsou stávající objekty Nádraží Smíchov morálně zastaralé a kapacitně nedostačující. Po dlouhých diskusích bylo rozhodnuto o zachování historické výpravní haly a demolici jižního křídla a přístavby do Nádražní ulice vzniklé při budování stanice metra v 80.tých letech. Jižní křídlo je v návrhu nahrazeno objektem, který propojuje železniční nádraží s ostatními funkcionalitami v odpovídající kapacitě a v současných parametrech (např. bezbariérovost).

Z hlediska širšího urbanistického konceptu a předpokládaného rozvoje lokality vytyčuje výpravní budova západní uliční frontu ulice Nádražní, vrací ji do původní stopy před přístavbou z 80.tých let a vytváří předpoklad pro její prodloužení navazující výstavbou na jihu. Definuje nové západní průčelí TERMINÁLu. Ve styku s veřejným prostorem je preferováno co největší propojení budovy formou aktivního městského parteru jako předpokladu vzniku a trvalého fungování zdravého městského prostoru.

Architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.

Architektonické řešení vyplívá z konceptu TERMINÁLu Smíchov. Hmotu výpravní budovy vyplňuje prostor mezi nově definovanou uliční čarou Nádražní ulice na východě, prvním vlakovým nástupištěm na západě, autobusovou platformou nahoře a vestibulem metra v podzemí. Nadzemní část víceméně cituje současnou hmotu nádražní budovy.

Výpravní budovou prochází složitý systém komunikací propojujících co nejefektivnějším způsobem vestibul metra v 1.PP, uliční parter Nádražní ulice a vyústění podchodů pod kolejištěm v 1.NP, první vlakové nástupiště v 2.NP a autobusovou platformu na střeše výpravní budovy (teoretické 4.NP). Podél těchto jasně definovaných toků cestujících jsou umísťována zázemí a služby pro uživatele, zázemí pro provozovatele a technické zázemí.

Výpravní budova sestává v podstatě ze dvou částí. První částí je zrekonstruovaná původní výpravní hala z roku 1956 a druhou částí přístavba na místě jižního křídla. Zatím co zrekonstruovaná část rozvíjí původní architektonický koncept převýšené haly otevřené do Nádražní ulice vertikálním motivem sloupů a oken na plnou výšku v kamenném obkladu, jižní přístavba má současný horizontální charakter podtržený strukturálním zasklením v co největším rozsahu s tektonikou potlačenou až do druhého plánu. Narozdíl od původního řešení je historická budova maximálně propojená s parterem Nádražní ulice. Otevřenost, transparentnost a přehlednost jsou základními parametry přístavby. Ta skrze prosklenou fasádu demonstruje svůj obsah a funkci. V parteru Nádražní ulice a 1. vlakového nástupiště umožňuje rozšířit plochy pro služby cestujícím i do veřejného prostoru. Část komunikací ve formě eskalátorů a výtahových věží je předsazená vně východní a západní fasády.

Vnitřní prostorová kompozice sleduje logiku komunikačních toků a snaží se nejen funkčně, ale i pohledově propojit jednotlivé části, aby prostor byl přehledný, rychle pochopitelný, umožňující snadnou intuitivní orientaci uživatelů.

Kromě maximalizovaného propojení s vnějškem je i vnitřní prostor propojen množstvím průhledových os, atrií atp.

Komunikační koncept a prostorové propojení se pak odráží i v dispozičním řešení. To je koncipováno tak, aby jednotlivé komunikační tahy byly věnčeny zázemím a co nejpestřejší nabídkou služeb pro uživatele. Zázemí pro provozovatele a technické zázemí jsou pak logicky umísťovány mimo hlavní toky cestujících.

Vrstvení funkcí v jednotlivých podlažích odpovídá frekvenci pohybu cestujících. V 1.PP je objekt napojen na prostory metra a je zde prostor pro velkoplošnou retailovou jednotku. 1.NP je klíčové pro větvení všech směrů cestujících. Jsou zde vyústění vstupů do metra, vyústění podchodů pod kolejištěm a nástupy do ulice Nádražní. Jsou zde záchody pro cestující a pokladny. V nekolizních zónách jsou umístěny retailové jednotky pro rychlý prodej a služby. 2.NP je na úrovni 1. vlakového nástupiště doplněno o retailové jednotky. 3.NP je navrženo jako food court. Sociální zázemí pro cestující je umístěno do 1. a 3. NP tak aby bylo dostupné „ob patro“. Dispozice jsou navrženy tak, aby umožňovaly v budoucnu flexibilně reagovat na proměnlivé potřeby cestujících a provozovatele.

Dopravní obsluha objektu, zásobování a doprava v klidu jsou realizovány prostřednictvím integrace stávajícího nevyužívaného podzemního parkingu stanice metra Smíchovské nádraží na úrovni 1.PP.

Nosný systém nové výpravní budovy je zároveň nosnou konstrukcí autobusové platformy nad ním. Historická výpravní hala je přemostěná novou nosnou konstrukcí platformy jejíž podpůrná konstrukce je na východní fasádě tvarově a materiálově integrována do fasády historické budovy.

Materiály a barevnost odpovídají estetickému a funkčnímu konceptu. Historická výpravní hala rozvíjí své původní materiály v původní barevnosti. Tyto materiály jsou aplikovány i na nové zásahy do původních konstrukcí jako například dozdivky, vybourávky nebo přemostující konstrukce autobusové platformy. Kromě materiálů a jejich barevnosti pracuje návrh i s detaily a uměleckými a řemeslnými díly (freska, lustry, pamětní desky atp.).

Nová část výpravní budovy je navržena jako maximálně transparentní monolitický ŽB skelet s celoproskleným lehkým obvodovým pláštěm. Sklo je dominantní materiál i pro vnitřní konstrukce. Doplnkovým materiálem souvisejících detailů je kov v matné černé barvě. Pochozí povrchy jsou navrženy ve světlé dlažbě. Část podhledů v retailových jednotkách je odhalená v černé barvě. Ve společných a komunikačních prostorech je v podsvětleném pnutém podhledu. Vnější eskalátory jsou kryty oplechováním v matné černé barvě. Výtahové věže jsou ocelové konstrukce opláštěné adekvátně lehkému obvodovému plášti budovy strukturálním prosklením zviditelňujícím technologii výtahů v černé matné barvě).

Prvky drobné architektury

Mezi prvky drobné architektury lze zahrnout komunikační objekty vně hlavního půdorysu výpravní budovy. Jsou to hlavně venkovní eskalátory před východním a západním průčelím budovy a výtahové věže před východním průčelím.

Vnější eskalátory jsou kryty oplechováním v matné černé barvě. Výtahové věže jsou ocelové konstrukce opláštěné adekvátně lehkému obvodovému plášti budovy strukturálním prosklením zviditelňujícím technologii výtahů v černé matné barvě).

V Praze 08/2022

Autoři:

Architektonická studie - A69 - architekti s.r.o. Ing. arch. Boris Redčenkov

Ing. arch. Prokop Tomášek

Ing. arch. Jaroslav Wertig

Ing. arch. Martin Fornůsek

Ing. arch. Marek Kohout

Vizualizace – Obrazek.org Ing. arch. Michal Nohejl

Přílohy:

Vizualizace objektu – 7 x FA3

Toky cestujících a bezbariérové přístupy v Jižní a Centrální části – stávající a navrhovaný stav - 1.PP, 1.NP, 2.NP, 3.NP, 4.NP (platforma) – 8 x FA3

Celkové půdorysy Centrální části a Jižního křídla – 2.PP, 1.PP, 1.NP, 2.NP, 3.NP