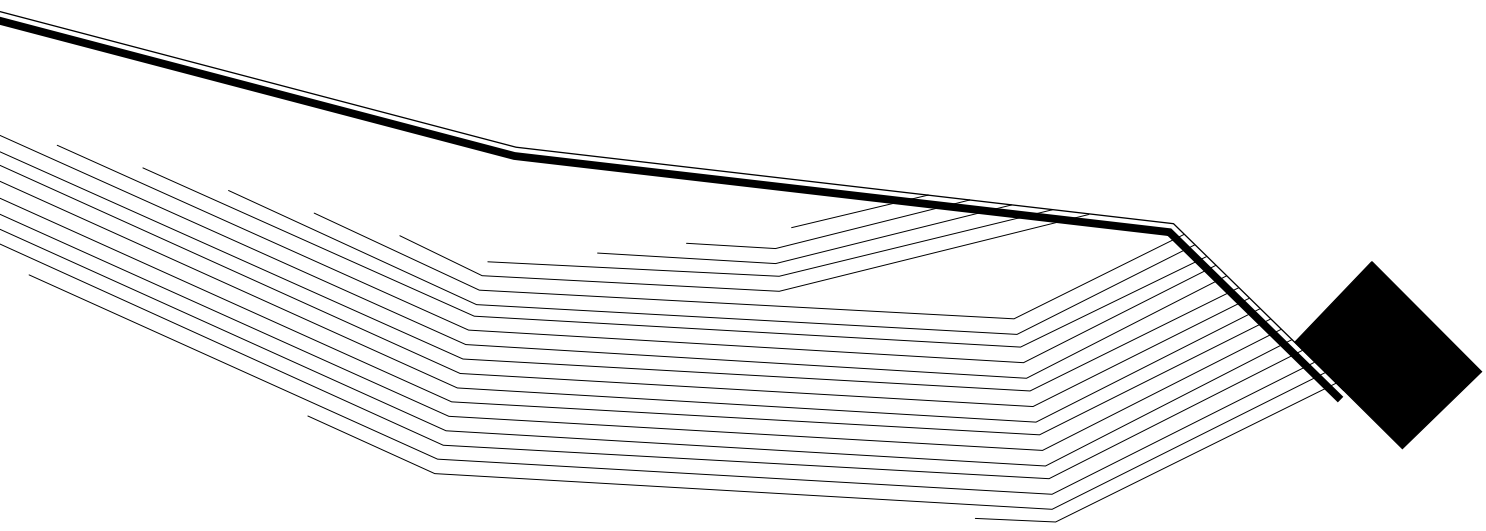
sum. architekti



Studie nádraží Černošice

červen 2019

Studie Nádraží Černošice

Zpracovatel: SUM. architekti, Velflíkova 4, 160 00 Praha 6
odpovědný projektant: ing. arch. František Štáfek, ČKA 3959
www.sumarchitekti.cz | +420 731 189 535 | info@sumarchitekti.cz | IČ: 45737622
zpracovatelský tým:
ing. arch. František Štáfek, ing. arch. Stanislava Gregorová, ing. arch. Martin Žatečka

Objednatel: Město Černošice, Riegrova 1209, 252 28 Černošice
www.mestocernosice.cz | IČ: 00241121
starosta:
Mgr. Filip Kořínek | +420 604 851 754 | filip.korinek@mestocernosice.cz
pověření zastupitelé:
Mgr. Šimon Hradílek | +420 777 881 976 | simon.hradilek@mestocernosice.cz
ing. Tomáš Kratochvíl | +420 604 293 299 | tomas.kratochvil@mestocernosice.cz
ing. Petr Wolf | +420 604 363 481 | petr.wolf@mestocernosice.cz

Datum: červen 2019

Obsah

ÚVOD 5

PROPOJENÍ STRAN ŽELEZNICE 11
- Pěší přechod do Radotínské 12
- Podchod místem setkávání 13
- Přímé napojení do Kazínské 16
- Krytá uložení kol u podchodů 16

INTEGRACE DO MĚSTA 19
- Spojení Zdeňka Lhoty s Radotínskou 20
- Bezpečná nástupiště začleněná do města 20
- Zvětšení chodníků Karlštejnské 22
- Stání K+R 22
- Nová zastřešení 25
- Charakter prostředí a materiálové řešení 27

VÝPRAVNÍ BUDOVA PAMĚTÍ MÍSTA 29
- Původní stav 30
- Stávající stav 32
- 1) Obnova 35
- 2) Transformace 37
- 3) Obnova a částečná replika 40

VÝKRESOVÁ ČÁST 45
- Hlavní výkres 47
- Řezy 49
- Alternativa podchodu v souladu s vymezením VPS ÚP 51

ZDROJE 53

Úvod

Velká část obyvatel Černošic využívá železnici pro dojíždění do zaměstnání do nedaleké Prahy. Ve městě jsou pro to výborné podmínky v podobě dvou vlakových stanic. Stanice Černošice je v přirozeném těžišti města. Význam prostoru posiluje málo koncentrované a nedostatečně artikulované centrum s chybějícím hlavním náměstím.

Připravovaný projekt optimalizace železničního koridoru je příležitostí pro zmírnění barier železnice s krajskou silnicí a pozvednutí kvality souvisejících veřejných prostranství.

Praha - Radotín
centrum města
stanice Černošice
stanice Černošice - Mokropsy

MI - Market
Noviny

Návrh rozvíjí vizi prostoru stanice jako živého ohniska zahradního města. Koncepce je členěna do tří hlavních témat: Propojení stran železnice, Zapojení do města a Výpravní budova pamětí místa. Témata shrnuje Výkresová část s hlavním výkresem a řezy výškového řešení.

Hlavním cílem dokumentu je poskytnout městu podklad pro dokumentaci SŽDC Optimalizace železničního koridoru, sloužící pro změnu územního plánu.

Řešení navazuje na Architektonicko-urbanistickou studii prostoru Černošické železniční zastávky (ing. arch. Ivan Lejčar, ALEJ, 05/2015) a Územní studii veřejných prostranství Černošic (ing. arch. František Štáfek, SUM. architekti, 2019).

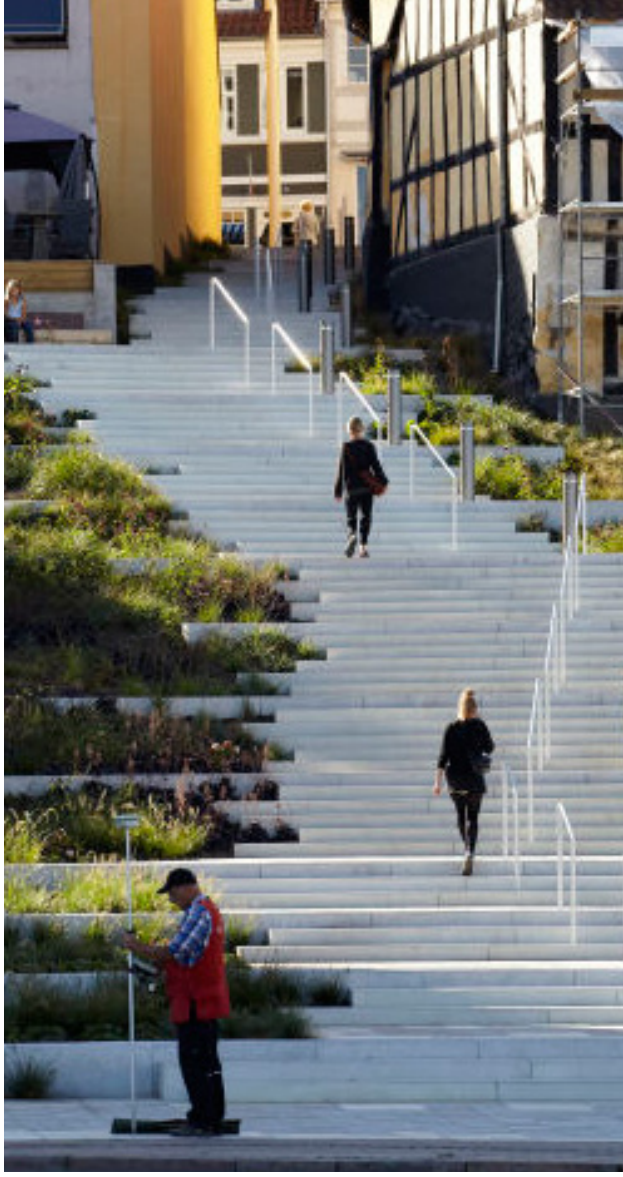
Propojení stran železnice

Pěší přechod do Radotínské

Přejezd mezi ulicemi Vrážská a Radotínská je nahrazen přechodem pro pěší a cyklisty, navazujícím na nové náměstí v napojení ulice Komenského a na pěší zónu prodloužené ulice Zdeňka Lhoty.

Podchod místem setkávání

Nový podchod nahrazuje nevyhovující přejezd do ulice Kazínská uprostřed nástupiště. Velkorysé řešení odpovídá celoměstskému významu trasy k lávce přes Berounku. Vstup z Karlštejnské je hledištěm, které vyzývá k neformálnímu pobytu a setkávání. Nabízí rychlý přístup schody, chodníky v pohodlném sklonu i výtah. Organicky tvarovaná kompozice srozumitelně organizuje složité prostorově omezené podmínky místa i požadavků, současně rozvíjí charakter zahradního města. Vstup bezprostředně navazuje na budoucí nové náměstí a umožňuje bližší kontakt s potokem Švarcava, jehož revitalizované koryto je mírněji svahováno a zpevněno neopracovanými kameny.



Přímé napojení do Kazínské

Přímý bezbarierový výstup do ulice Kazínská s výhodou využívá opačného sklonu ulice, který umožňuje kratší rampu. Navrhované uspořádání dovolí zachování vzrostlé lípy v závěru ulice.

Na nástupiště je směřováno schodiště pro co nejrychlejší přístup. Tvarování prosvětluje podchod a opticky jej zkracuje.

Krytá uložení kol u podchodů

Krytá uložení kol ve vstupech podchodů odlehčují ostatní prostranství stanice. Aktivují podchody doplňujícím využitím a dovolují vstupy více otevřít. Z ulice Vrážská je kryté parkování kol pod nástupištěm v kombinaci stojanů a úložných kójí, do ulice Kazínská stojany lemují výstupní rampu.

Integrace do města

Spojení Zdeňka Lhoty s Radotínskou

Spojení ulice Zdeňka Lhoty s Radotínskou částečně nahrazuje rušený přejezd. Je koncipováno jako zklidněná komunikace - pěší zóna, bezprostředně navazující na nástupiště. Nové vymezení veřejných prostranství uvolňuje stísněné prostorové poměry a zakládá potenciál pro oživení parteru dalším využitím. Nabízí možnost dalšího zpřístupnění břehů Švarcavy s návazností na stezku podél vody a minimalizuje kácení zeleně zahrady Monopol.

Bezpečná nástupiště začleněná do města

Nástupiště jsou bezprostředně integrovaná do navazujících chodníků, uvolňují tak omezené prostorové podmínky a začleňují stanici do města. Řešení minimalizuje bariery zábradlí, vyrovnávacích zídek a ramp. Současně je však věnována maximální péče bezpečnému a jednoznačně čitelnému vymezení prostoru příjezdu vlaků.

Pro toto vymezení je záměrně kombinováno více návrhových prvků: vyrovnávací pobytové stupně, pobytové lavice s či bez opěradel,

zeleň v pěstebních truhlících nebo integrovaná v úrovni zpevněných ploch, osvětlení, vodící zábradlí, sloupky parkování jízdních kol, zahrazovací sloupky a ve velmi ojedinělých nutných případech zahrazovací sloupky s řetízky nebo i zábradlí.

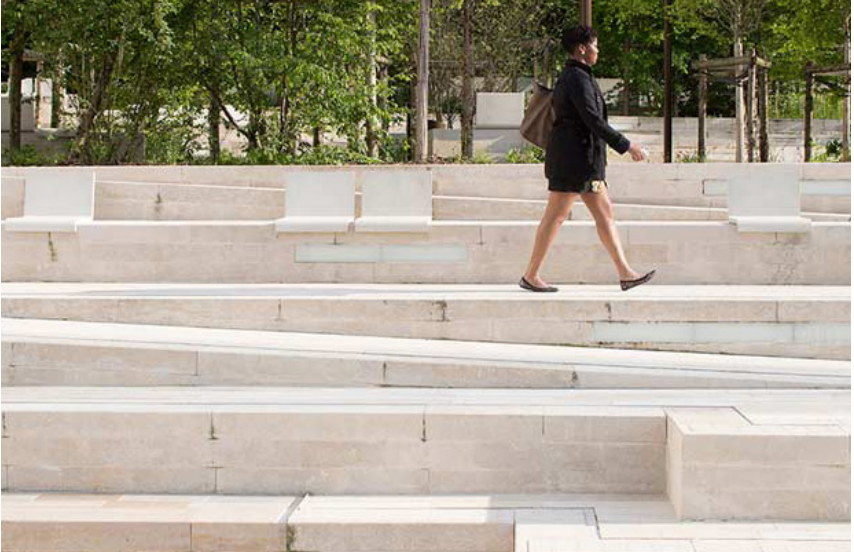
Tento přístup počítá s budoucí proměnou koridoru na příměstskou železnici, která bez projíždějících dálkových vlaků umožní další uvolnění režimu nástupišť.

Zvětšení chodníků Karlštejnské

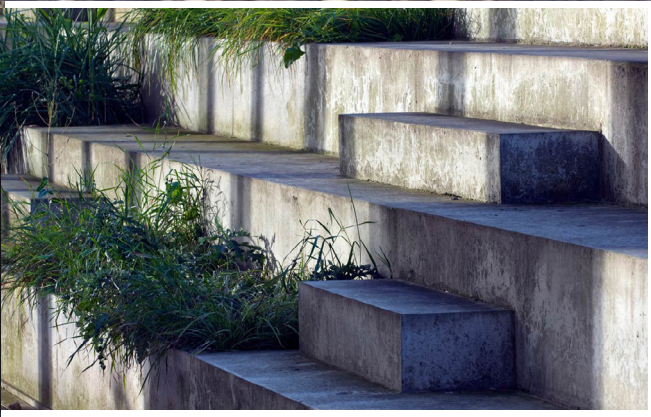
Úprava hran Vrážské ulice dovolí zvětšení chodníků na rohu Karlštejnské a u křížku.

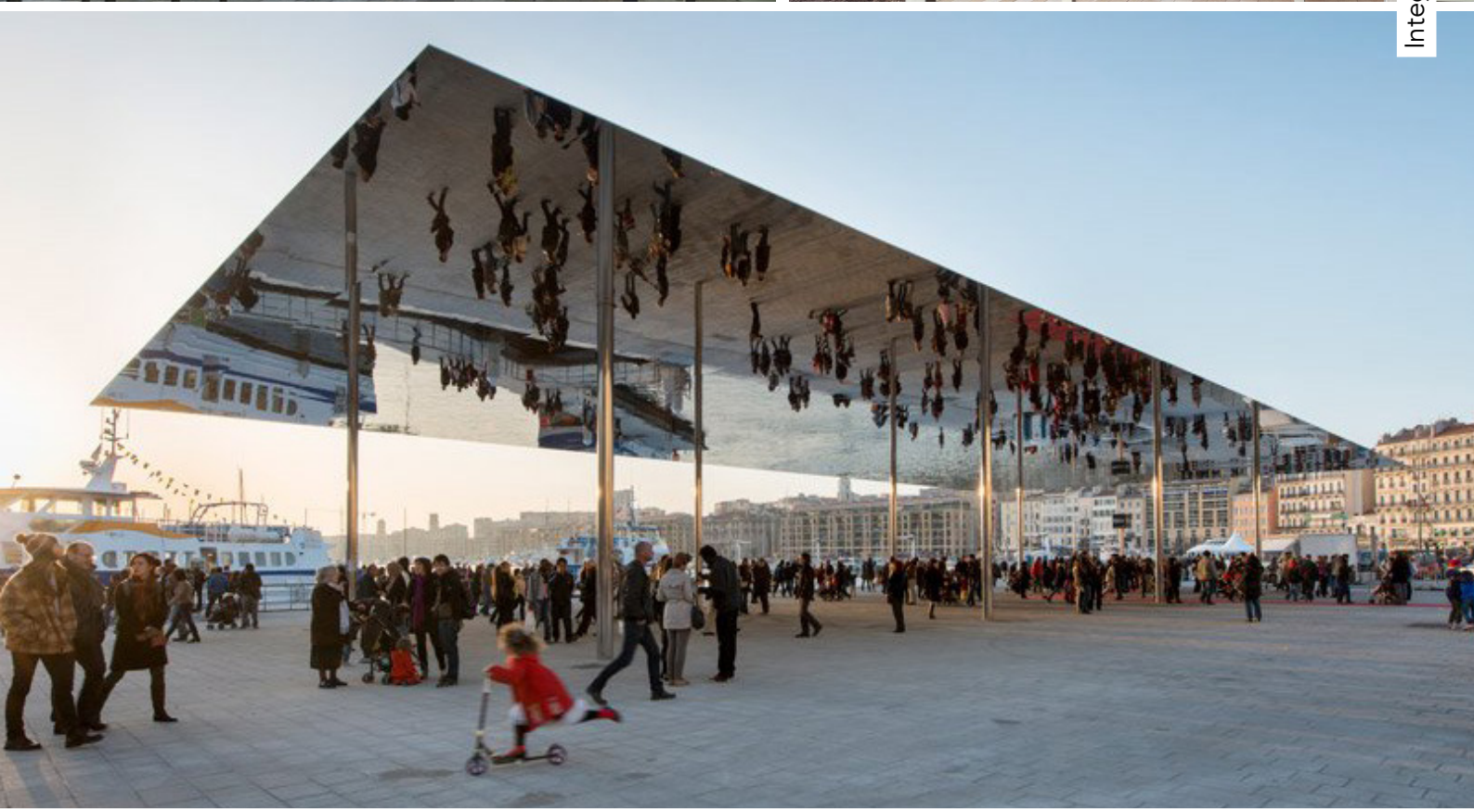
Stání K+R

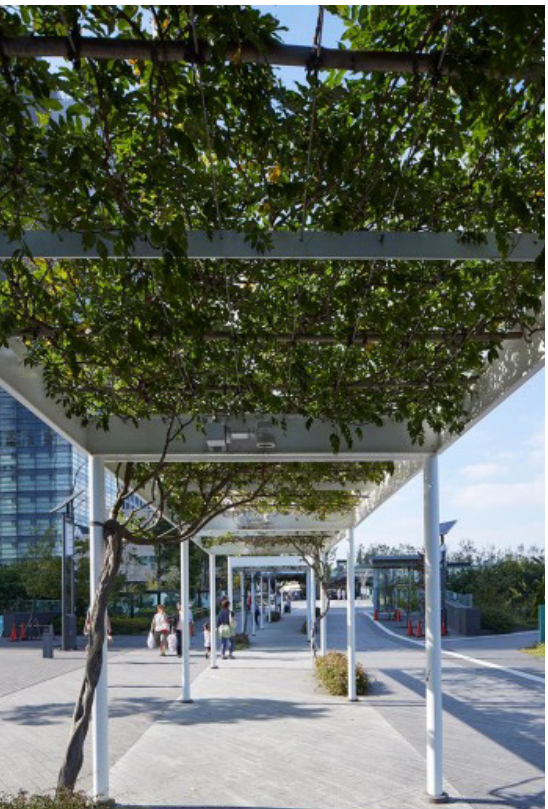
V blízkosti přechodu do Radotínské jsou navrhována stání pro automobily K+R v uvolněnější poloze přednádražního prostoru.



RESERVATION
THE FENWAY
CHARLES RIVER ROAD
STONY BROOK RESERVAT
NUT ISLAND PUMPING STATION
LONGFELLOW BRID
STORROW DRIVE
ARBORWAY
WINTHROP BEACH RESE



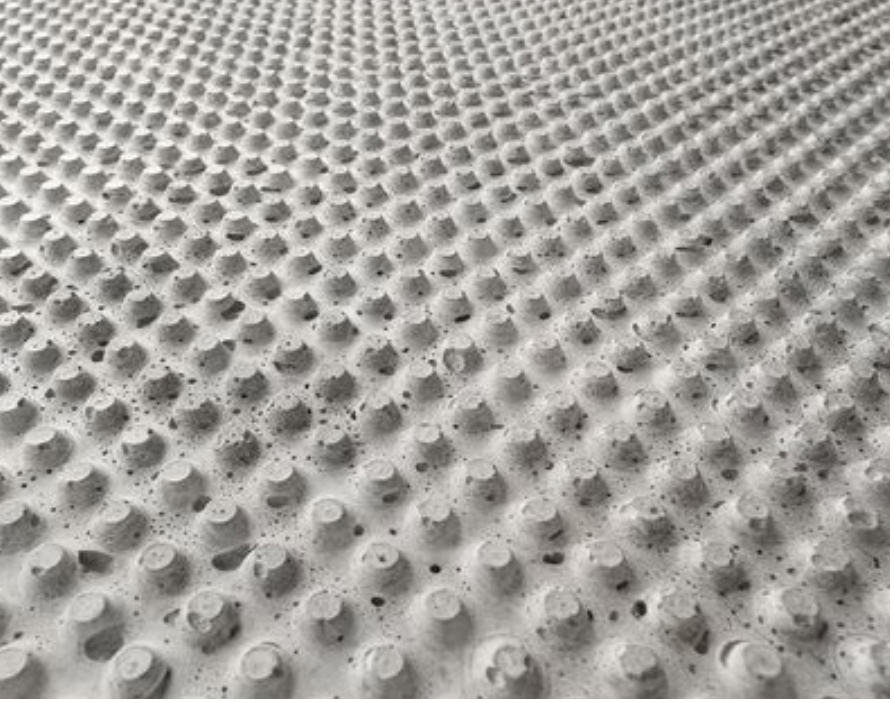




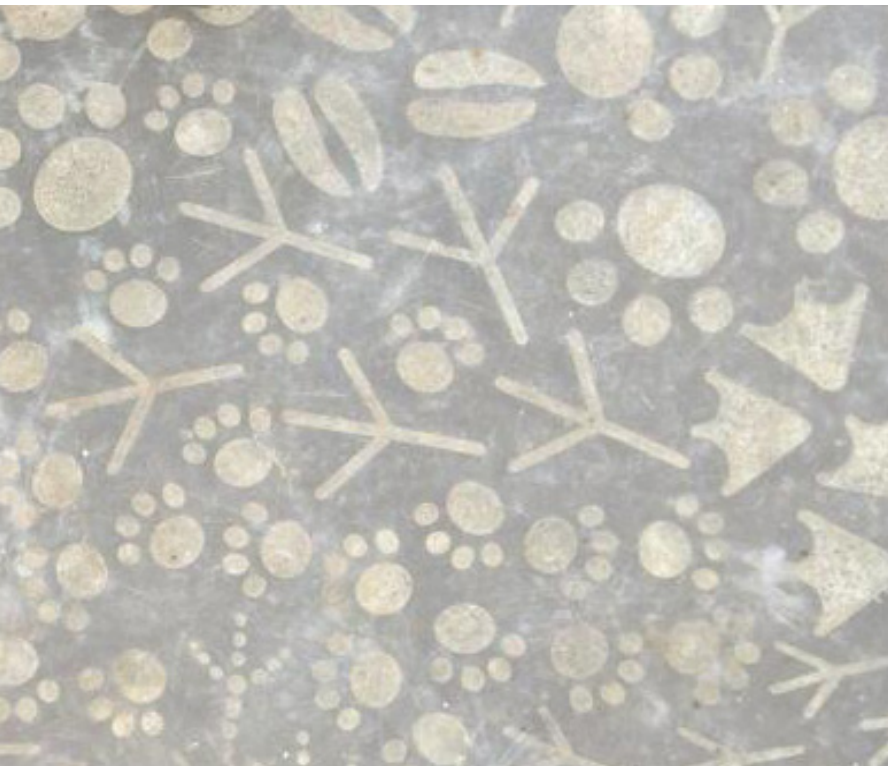
Nová zastřešení

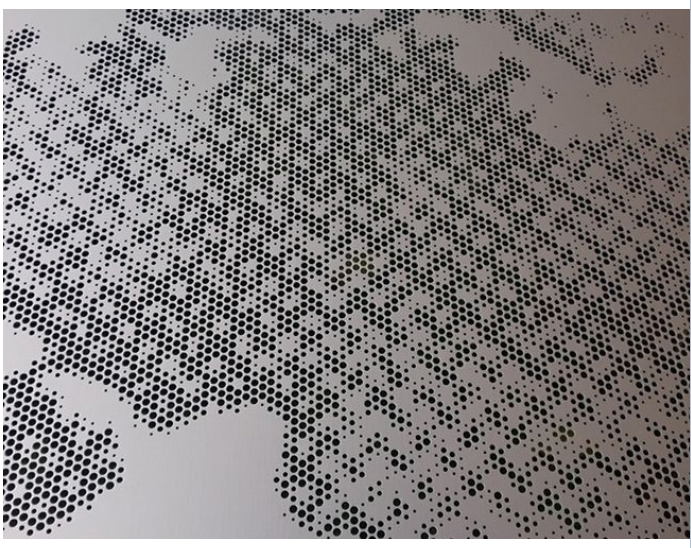
Nová víceúčelová zastřešení různých rozměrů slouží pro čekání cestujících a parkování jízdních kol. Jsou charakterově jednotně řešena jako místa setkání, evokující parkové pergoly a altány. Ve směru do Prahy doplňuje stávající budovu v opticky nekonkurující vzdálenosti menší přístřešek, v opačném směru jsou navrhována dvě větší zastřešení, která vytváří dostatečnou úložnou kapacitu pro jízdní kola na straně převažující zástavby.

Nepravidelné rozmístění většího počtu subtilních sloupků konstrukci odlehčuje a přibližuje lesní krajině. Charakter zahradního prostředí je dále umocněn použitím popínavých rostlin. Řešení okapové římsy se skrytým žlabem odvodnění akcentuje subtilnost řešení.



787
729



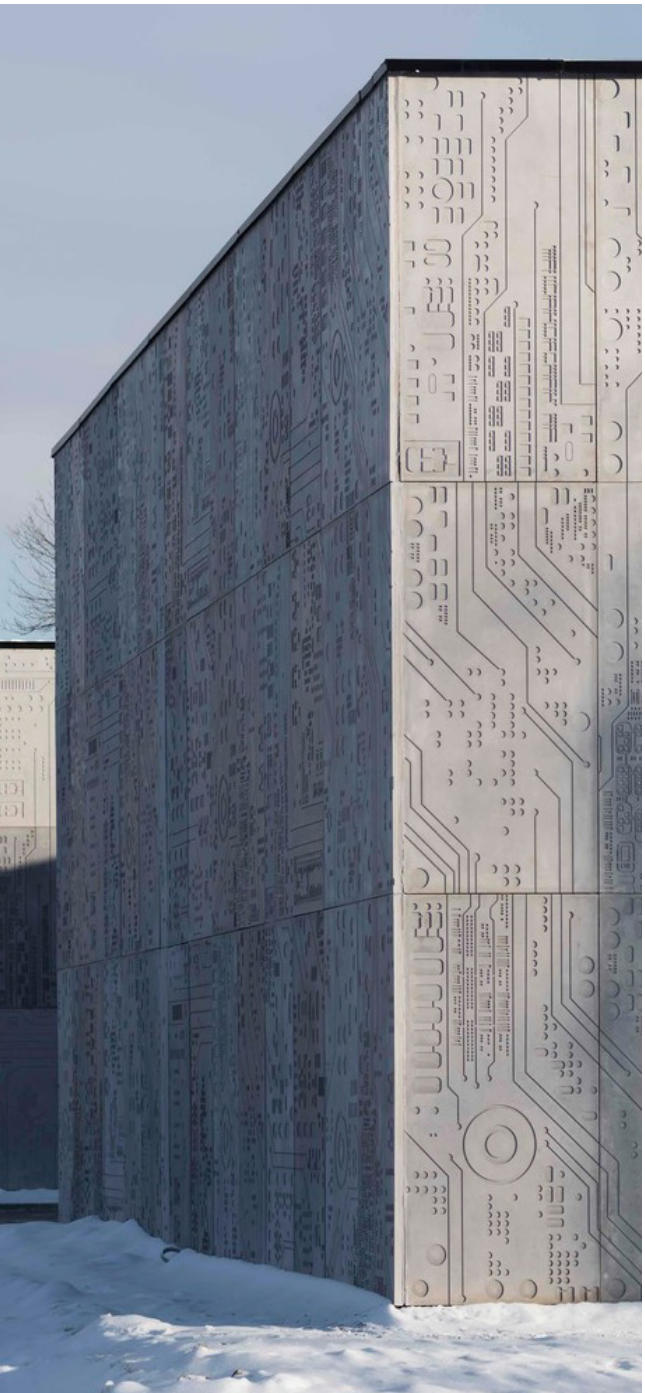


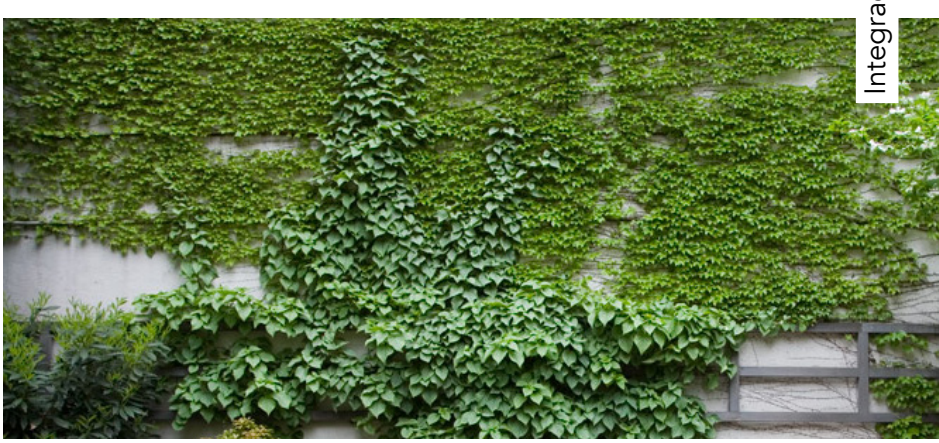
Charakter prostředí a materiálové řešení

Výsledný charakter prostoru vychází z koncepce Územní studie veřejných prostranství Černošic, která sleduje vizi Černošic jako živého zahradního města. Chápe stanici jako celoměstsky významné prostranství, které je součástí sítě zelených propojení celoměstského významu a jsou na něj kladeny zvýšené požadavky na vyváženost dopravního a pobytového využití.

Charakter prostranství sleduje předpokládané materiálové řešení povrchů. Pro pochozí povrchy včetně nástupišť a pojízdných ploch pěší/obytné zóny je použita velkorysá nepravidelně štípaná „divoká" kamenná dlažba většího formátu. Štípaná dlažba nástupišť je volena s upřesňujícími přísnějšími požadavky na rovinatost. Na varovný pás a nástupištní hranu je uvažována kamenná dlažba s pravoúhlým formátováním.

Pro nové stavební konstrukce (opěrné zdi, konstrukce podchodu a výtahů) je navrhován pohledový železobeton s grafickou úpravou, rozvíjející např. logotyp čtyřlístku znaku města (např. Graphic Concrete, nebo litý do atypických matric Reckli). Plochy jsou dále popnuty zelení. Vyrovnávací stupně jsou kamenné nebo železobetonové prefabrikáty. Zámečnické kovové prvky jsou pojednány jednotným barevným pojetím, mohou mít různé provedení od plných ploch či profilů až po perforované plochy s laserovým vzorem, navazujícím na grafiku železobetonových povrchů.





Výpravní budova pamětí místa

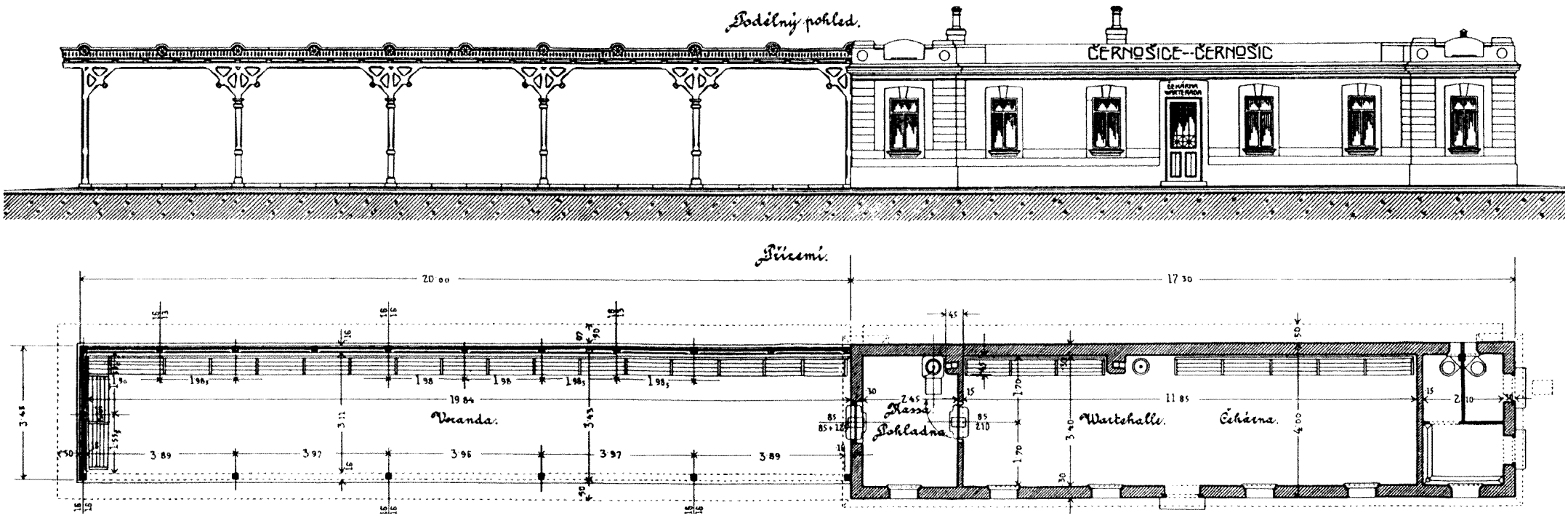
Původní stav

Výpravní budovy podél železniční trati jsou významnou památkou kultivovaného přístupu k řešení dopravních staveb. Černošická výpravní budova je pro město nositelem historické identity místa. Současný stav objektu a nové úpravy optimalizace koridoru však původní budovu staví do nové role – nástupiště jsou o půl metru výše, budova má nové severní průčelí do nové ulice, přístup na nástupiště je řešen novým podchodem, přibývají nová zastřešení a další venkovní vybavení. Studie předkládá tři možné přístupy k obnově historické výpravní budovy. Poslední, vybranou zadavatelem, dále rozpracovává:

1) pietní obnova dostavbou do původní podoby s funkčními i estetickými omezeními a novou historizující severní fasádou
2) transformace dřevěné části budovy do soudobého novotvaru s částečným zachováním historické identity a zohledněním současných požadavků
3) pietní obnova dřevěné části s částečnou nebo úplnou replikou zděné budovy, vystavěné do nové výšky nástupiště, s novou historizující severní fasádou, s částečnými funkčními omezeními

Projekt

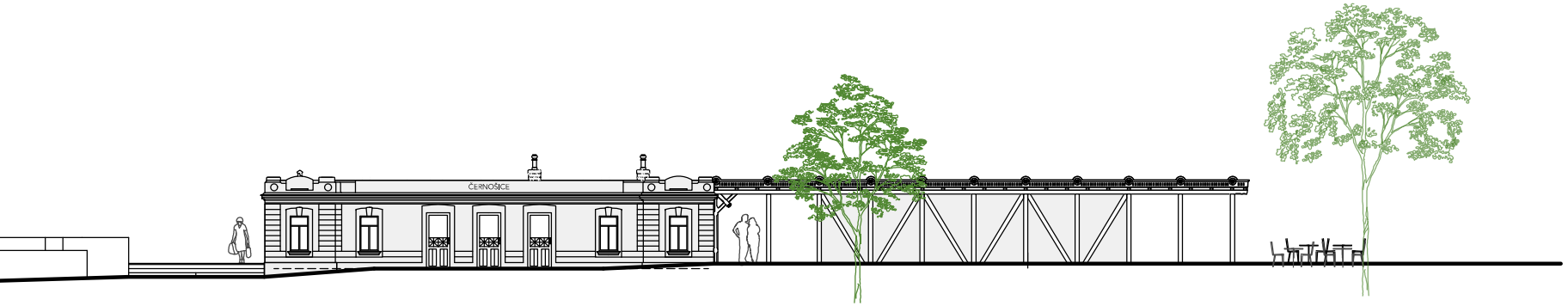
na přístavbu otevřené verandy ve stanici Černošice.



Stávající stav

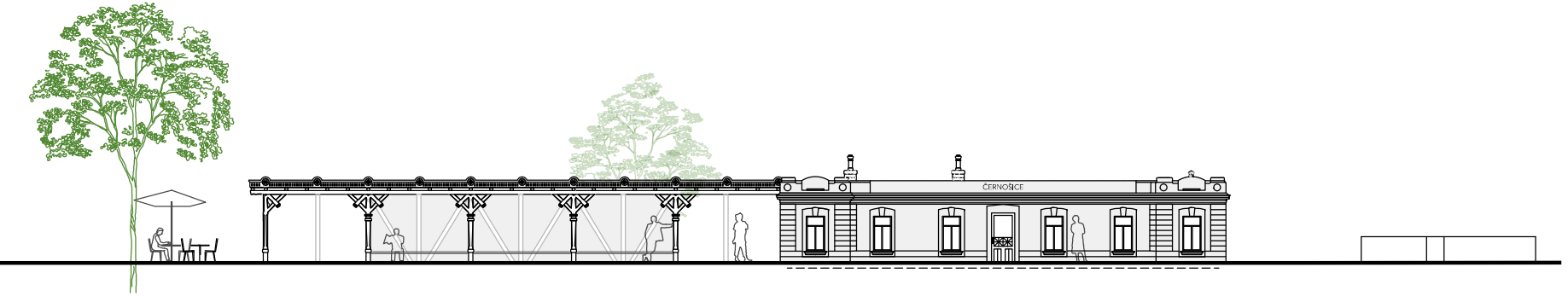
Černošice

KOUŘENÍ ZAKÁZÁNO

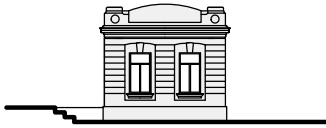


Pohled východní

Pohled severní

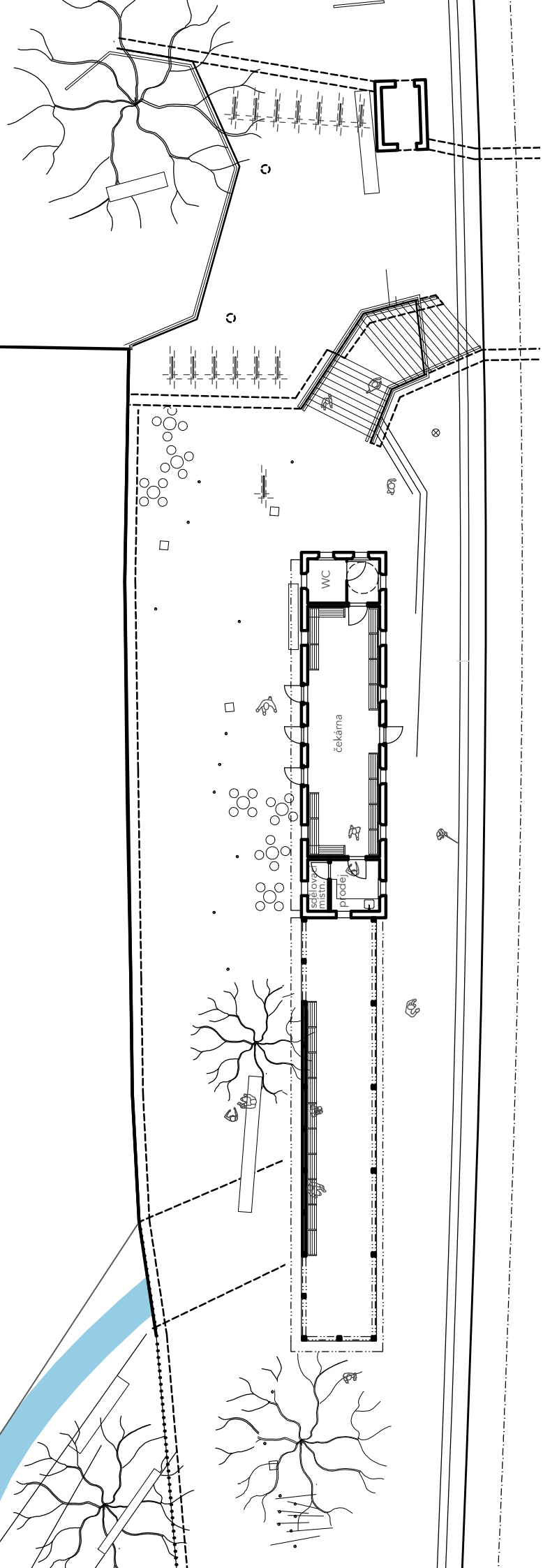


Pohled západní



Pohled jižní

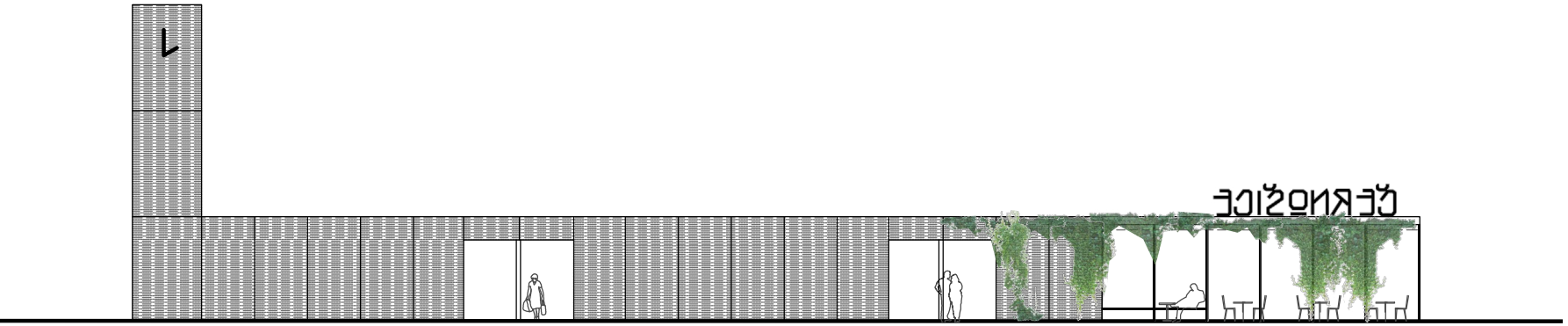
Pohledy - M 1:250



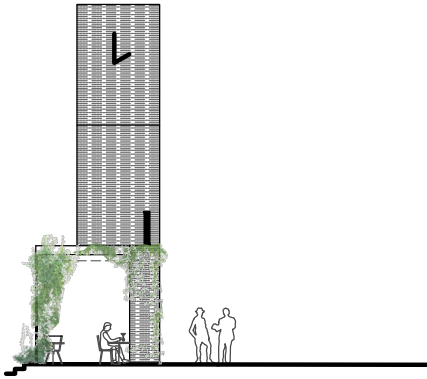
1) Obnova

Budova je dostavbou obnovována do své původní podoby, z důvodu výše položeného nástupiště je však zapuštěna pod terén (původní stav v úrovni kolejiště, návrh 550mm nad temenem nových kolejí). To je částečně kompenzováno vyrovnávacími stupni, které však omezují nástupiště. Východní průčelí, původně slepé, je nově koncipováno v historizujícím duchu původního návrhu, akcentuje hlavní vstup z nové ulice v prodloužení Zdeňka Lhoty. Dřevěný přístřešek je do nové ulice částečně otevřen. Z důvodu piety k objemovému vyznění budovy jsou výstupy z podchodů bez zastřešení. Rozpor s normovými požadavky je nutno kompenzovat, např. jiným přístupem na nástupiště, převzetím do správy městem, režimem údržby a/nebo vyhříváním schodiště. Jako prověření možného řešení je interier budovy koncipován s vestavěným hygienickým zázemím a oddělenými místnostmi výdeje jízdenek a sdělovací techniky.

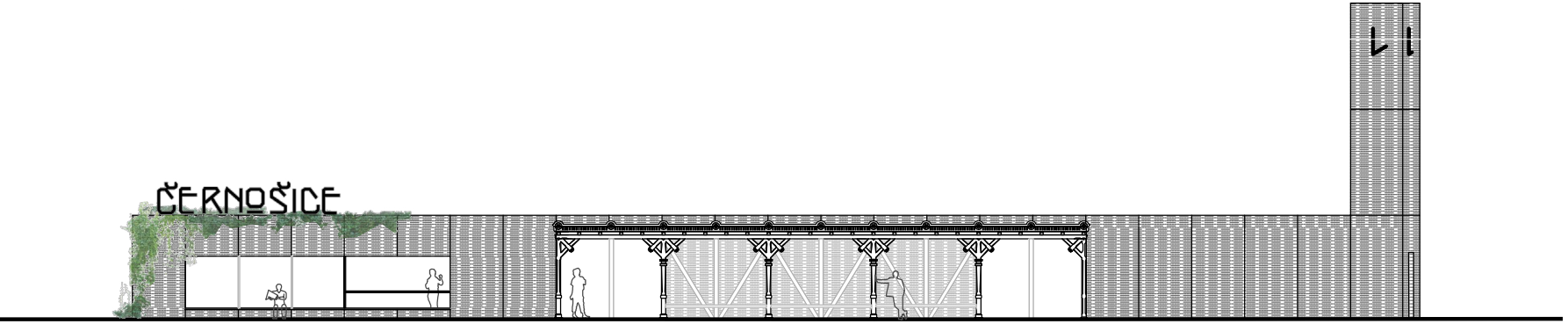
Situace - M 1:250



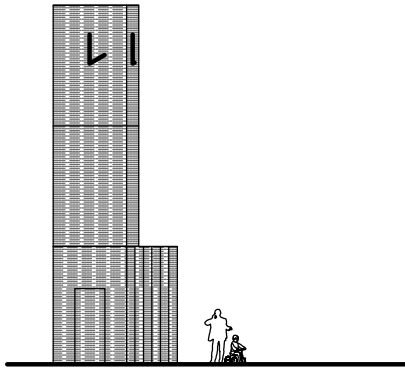
Pohled východní



Pohled severní

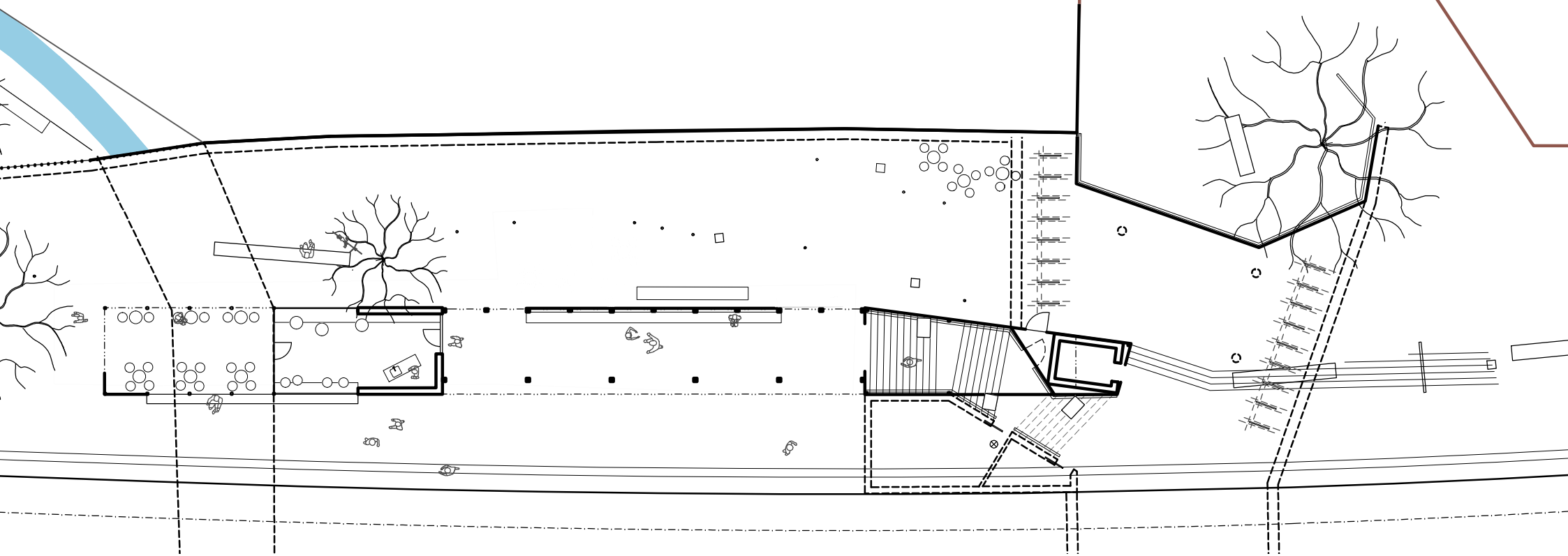


Pohled západní

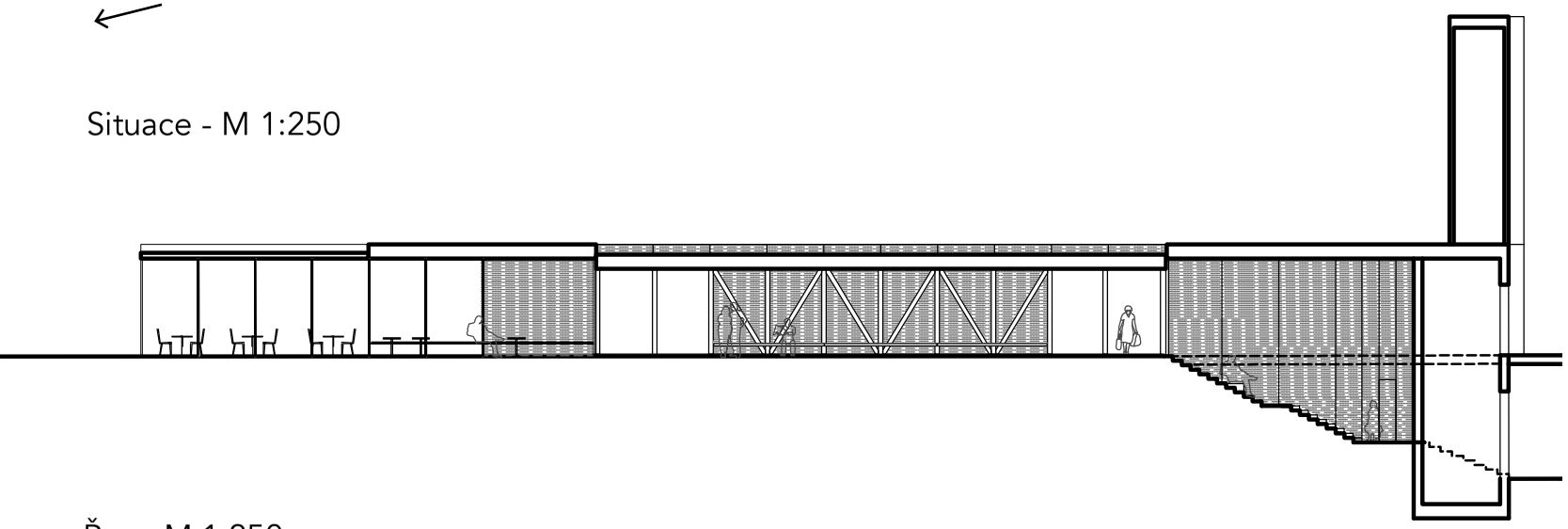


Pohled jižní

Pohledy - M 1:250



Situace - M 1:250



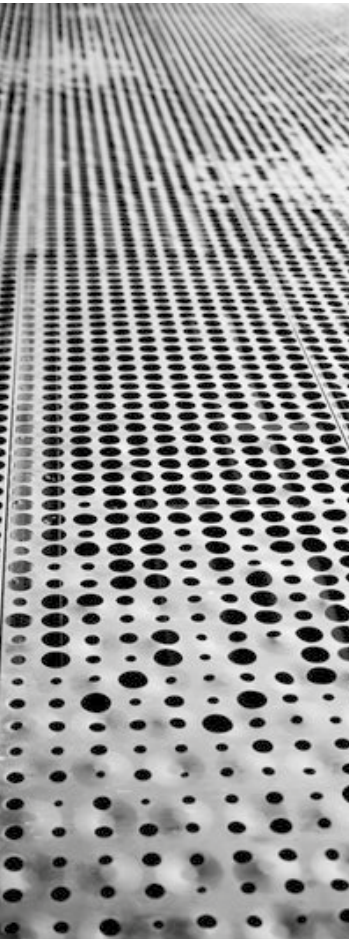
Řez - M 1:250

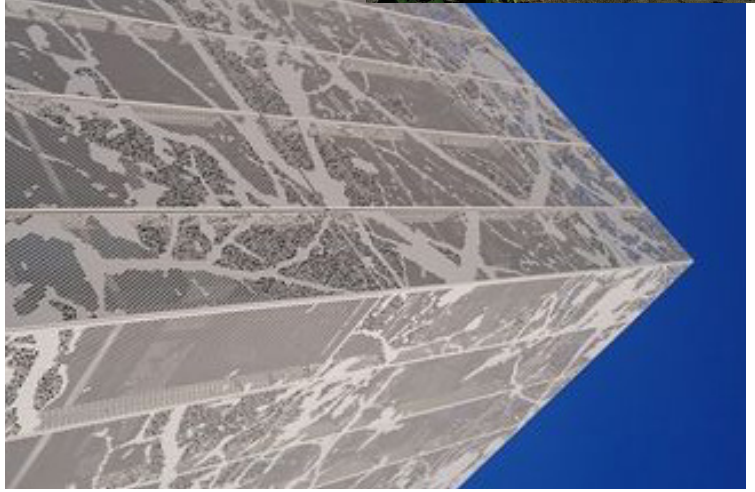
2) Transformace

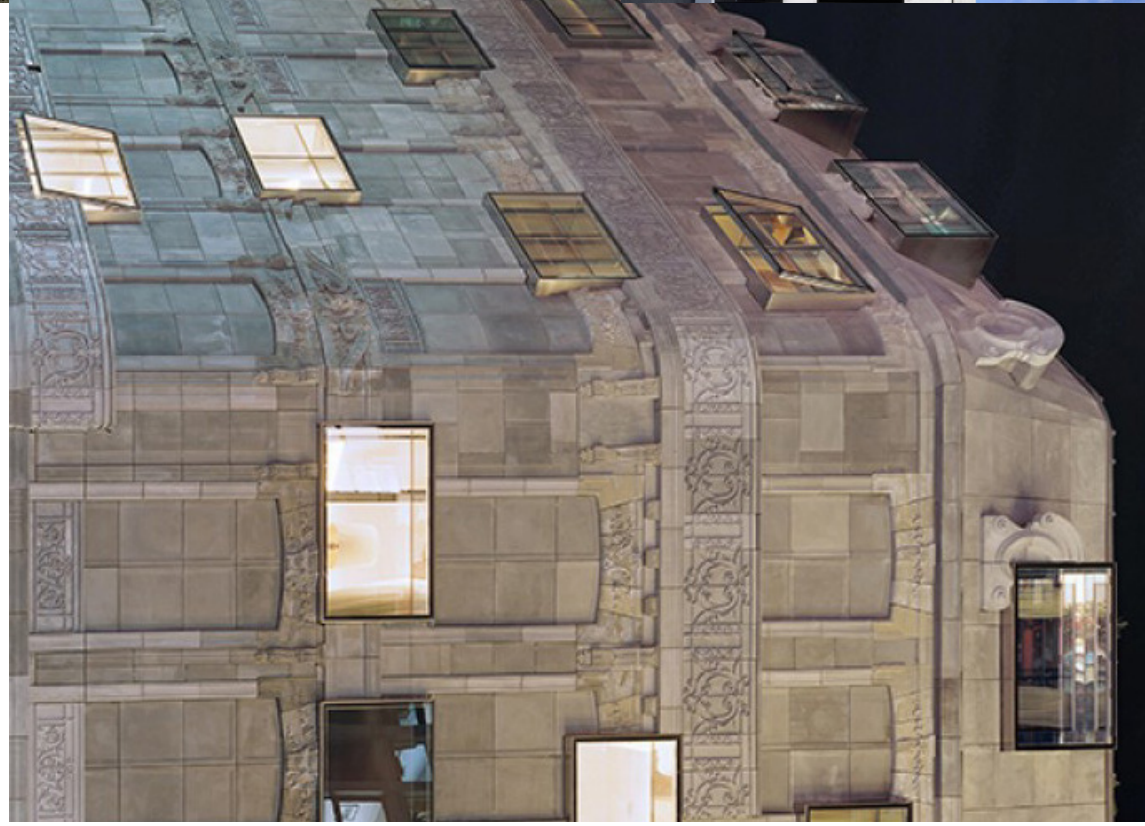
Původní zděná část budovy je ve stávajícím stavu částečně ubouráná a v nevyhovující výškové poloze vzhledem k nové výšce nástupiště. V novém návrhu je z původní budovy zachován dřevěný přístřešek, který je repasován a smontován v nové vhodnější poloze blíže středu nástupiště v jeho nové výšce, jako ohnisko nové výpravní budovy, do kterého je zaústěn

výstup z podchodu s novým zastřešením a opláštěním. Na opačné jižní straně přístřešku je vystavěna nová víceúčelová místnost výdeje jízdenek a minikavárny s venkovní terasou. Nové části, obklopující část původní budovy, jsou pojednány současným architektonickým jazykem - stěny jsou obloženy obkladem s proměnlivou mírou průhlednosti dle potřeb dané části - větší pro krytí výstupu s podchodu, menší pro víceúčelovou místnost kavárny/výdejny jízdenek. Hygienické a technické zázemí budovy je řešeno v podchodu, kde umožňuje bližší přístup z nástupišť obou směrů.

Výsledný novotvar s transformovanou původní podobou budovy plní a odráží současné funkční požadavky, reaguje na proběhlou radikální proměnu prostoru a celého města od doby výstavby železnice.

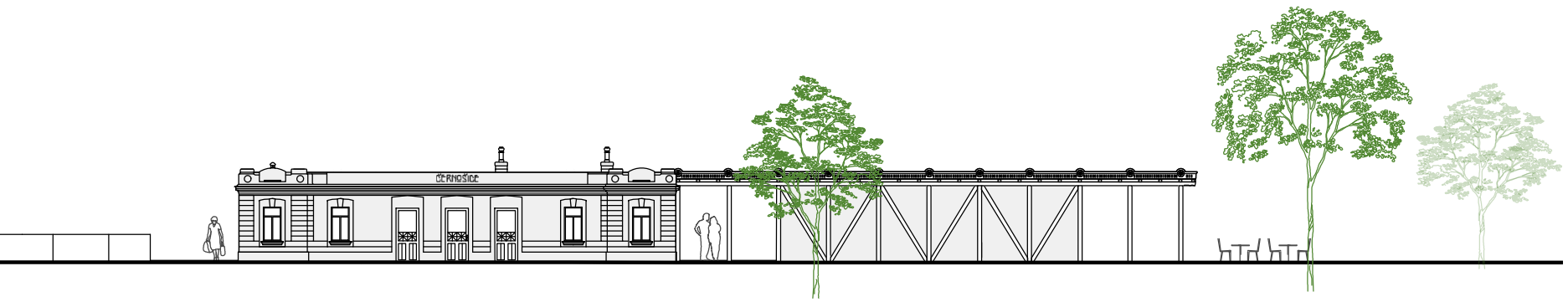






3) Obnova a částečná replika

Dřevěný přístřešek je repasován a smontován do výškové úrovně nového nástupiště, do ní je obnovena také zděná část – buď přestavbou, nebo odborně provedenou replikou. Nové, dříve slepé, severní průčelí do nové ulice je koncipováno v původním slohu budovy, akcentuje hlavní vstup z ulice třemi vstupními portály. Interier je otevřen jako víceúčelový prostor s možností oddělení výdejní místnosti skládací skleněnou příčkou. Zázemí a wc jsou přístupné z prostoru podchodu. Návrh respektuje původní objemový koncept, proto zůstávají výstupy z podchodů nezastřešeny v rozporu s normovými požadavky. Ten je nutné kompenzovat, např. jiným přístupem na nástupiště, převzetím do správy městem, režimem údržby a/nebo vyhříváním schodiště.



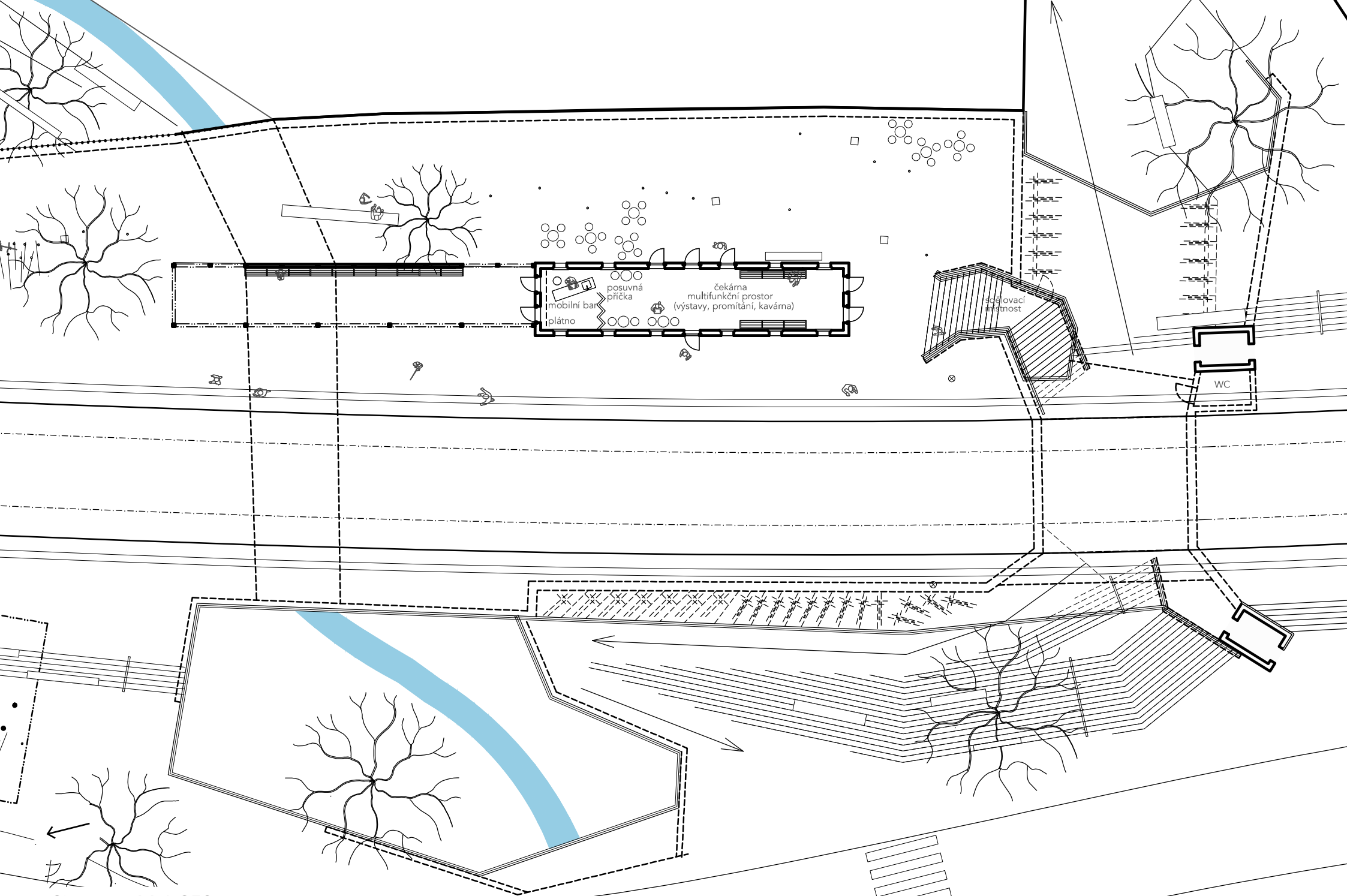
Pohled východní

Pohled severní

Pohled západní

Pohled jižní

Pohledy - M 1:250



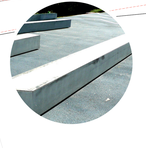
Situace - M 1:250

Výkresová část

zastřešení jako altány zahradního města

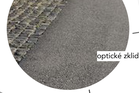
integrace nástupišť do veřejných prostranství

bezpečné vymezení prostoru nástupišť mobiliářem



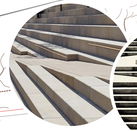
stopaná dlažba - jednotná pro chodníky i nástupiště

grafické pojetí betonových ploch



optické zklidnění komunikace

rozšíření chodníku



vstup do podchodu jako místo setkávání

rozšíření chodníku

K+R

přechod pro pěší do Radotínské

přímé napojení podchodu do obytné zóny Kazínské

propojení Zdeňka Lhoty s Radotínskou pěší zónou

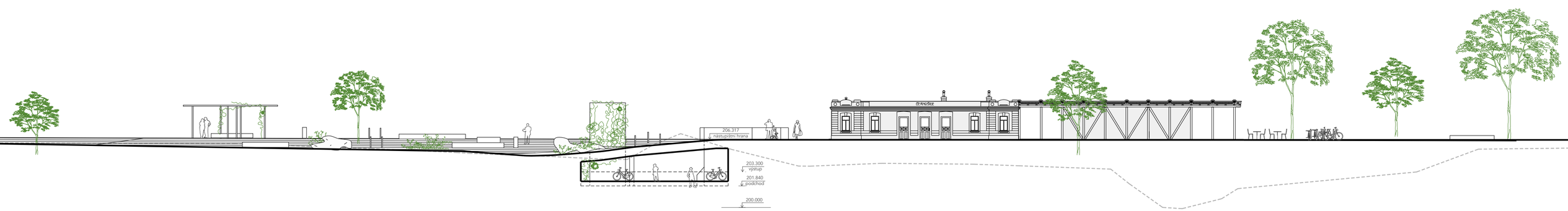
obnova výpravní budovy - paměti místa

Hlavní výkres

M 1:250

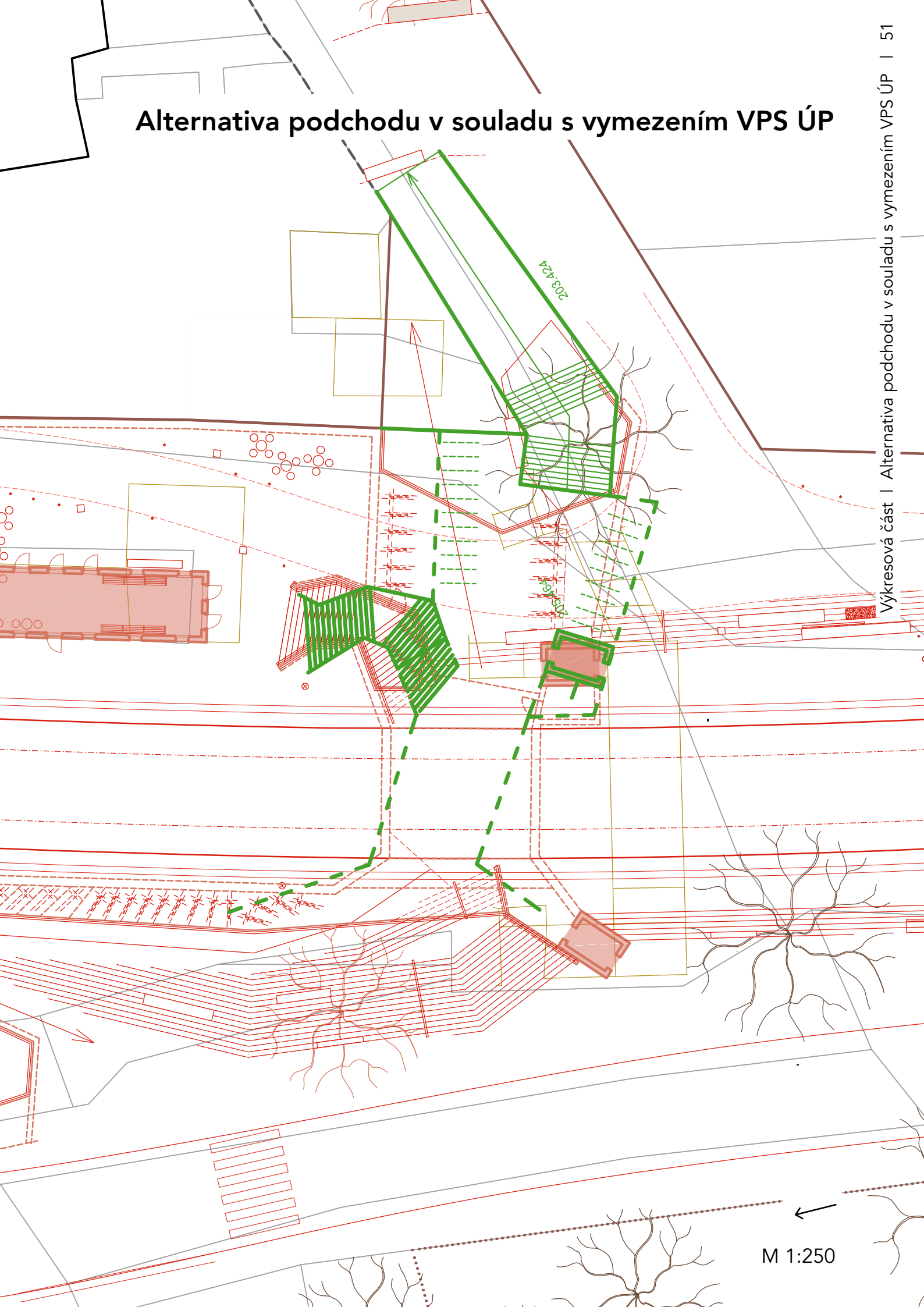
Řezy

Řez podchodem - M 1:250



Řez ulicí Zdeňka Lhoty - M 1:250

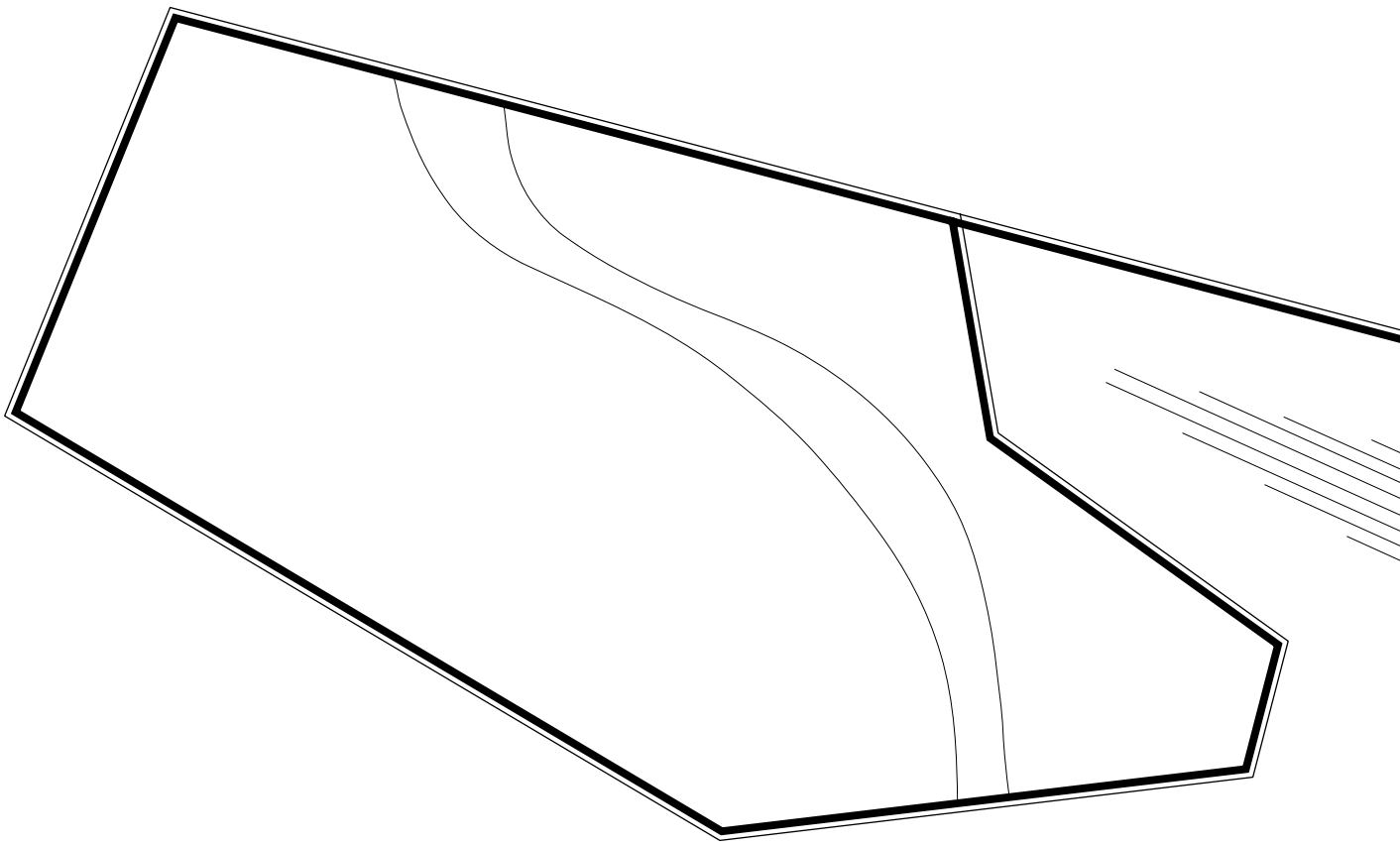
Alternativa podchodu v souladu s vymezením VPS ÚP



Zdroje

ing. arch. Ivan Lejčar - ALEJ:
Architektonicko-urbanistická studie prostoru černošické železniční zastávky, Varianta 18N. 2015

Zastávky Černošice, Všenory, Srbsko, Občanská iniciativa [online]. c2019 [cit. 2019-05-22],
https://www.facebook.com/zastavky171/

Územní plán Černošice. GObec: Mapový server [online]. [cit. 2019-05-22].
https://www.gobec.cz/cernosice

SŽDC, SUDOP PRAHA a. s.:
Podklady a pracovní verze dokumentace optimalizace železničního koridoru, 2018 - 2019