

AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ VELESLAVÍN

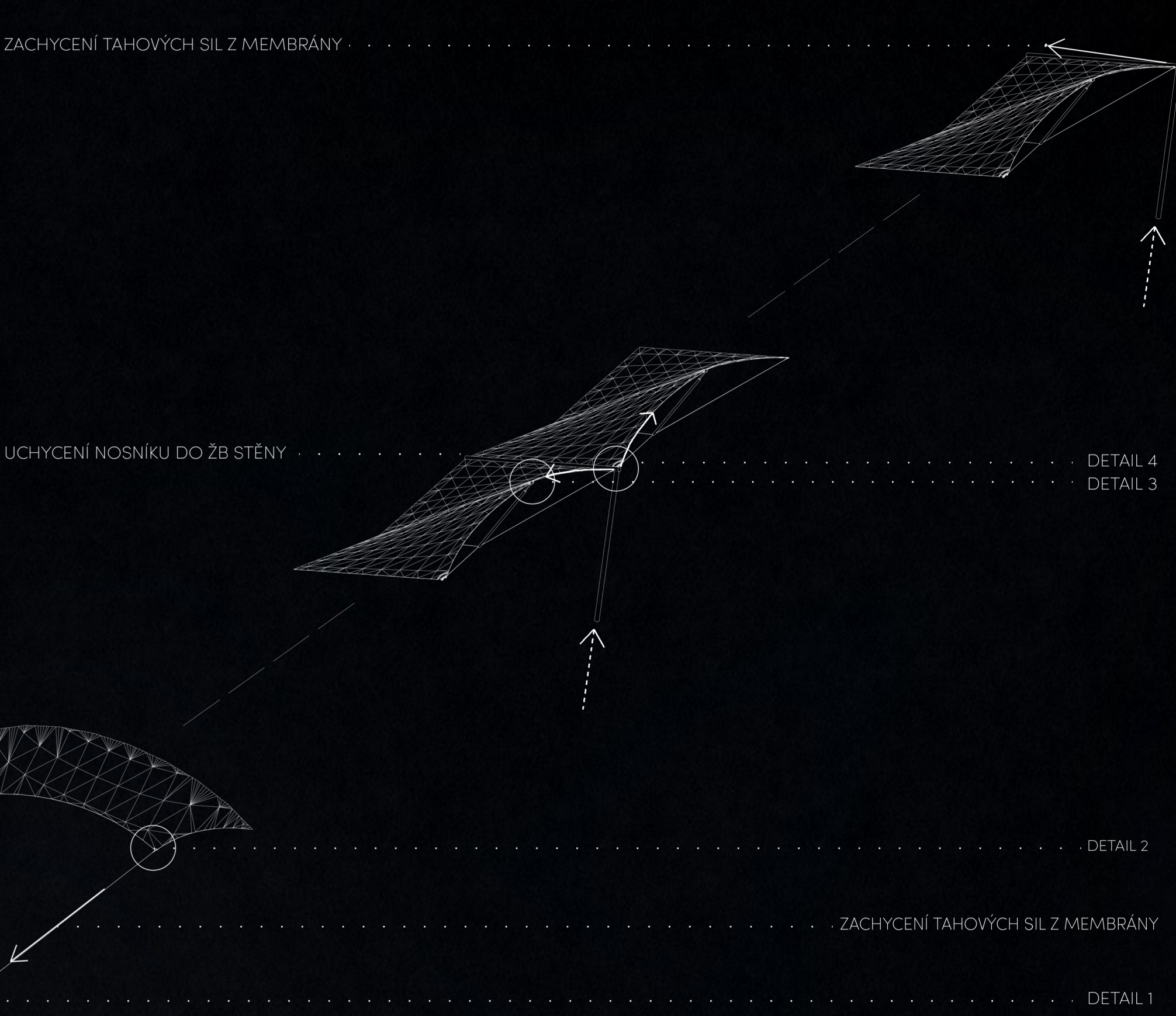
Sára RAJNIAK
129AKKA_LS 2020/2021
prof. Ing. arch. Miloš KOPŘIVA, Ph.D. | Ing. arch. Aleš VENEK, M.Eng., Ph.D.
Ing. Václav LUŽAR | Ing. arch. Ing. Andrea VÁŠKOVÁ | Ing. Stanislav FROLIK, Ph.D.



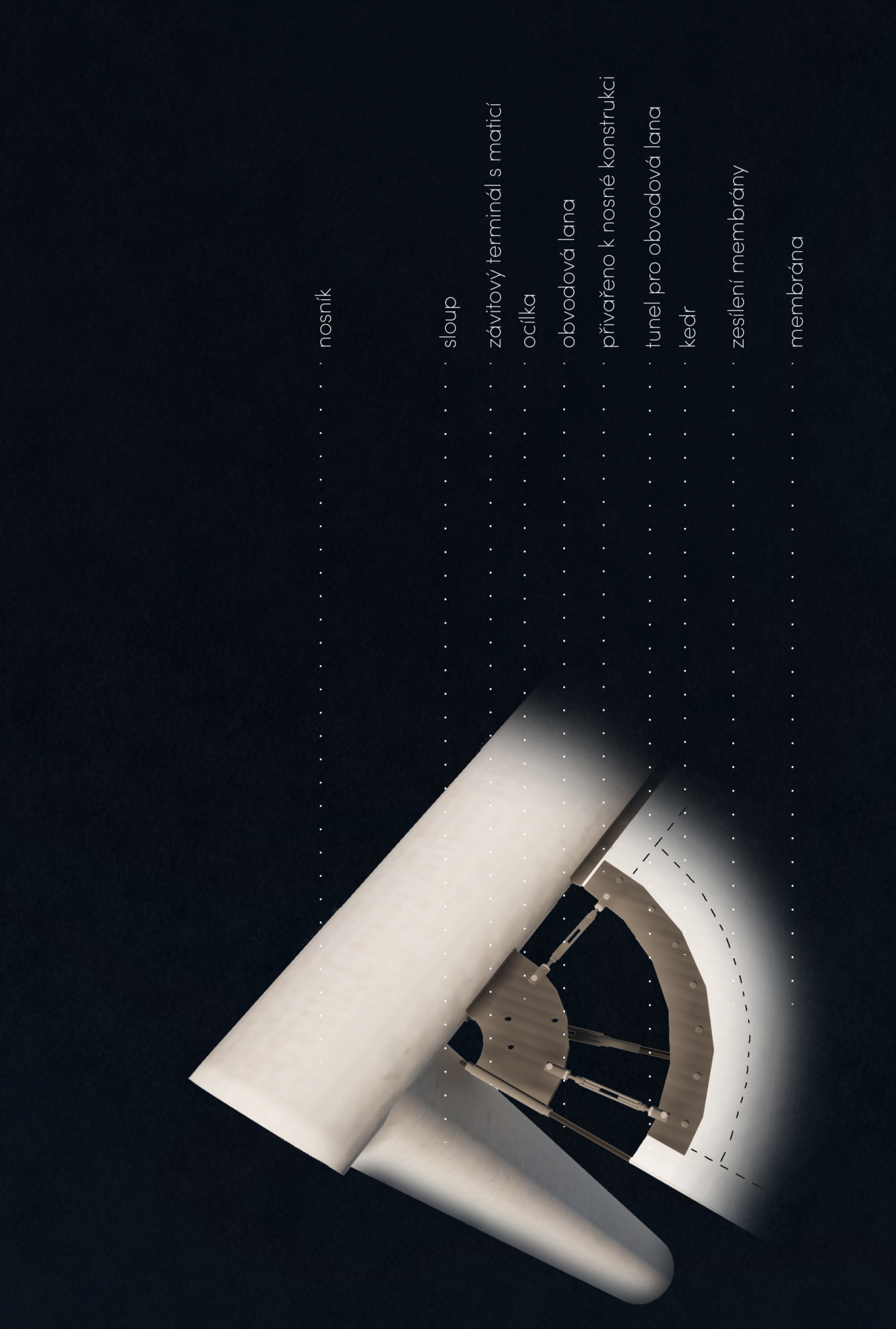
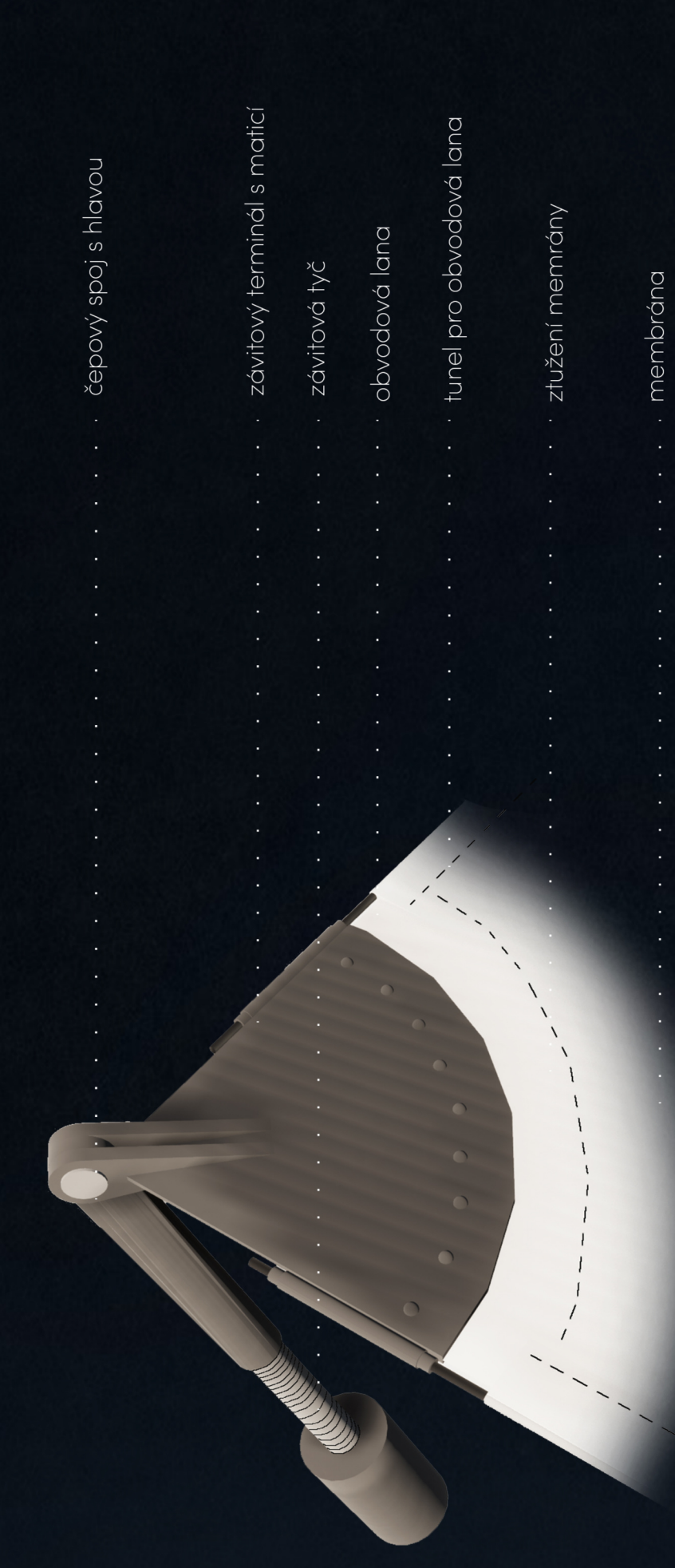
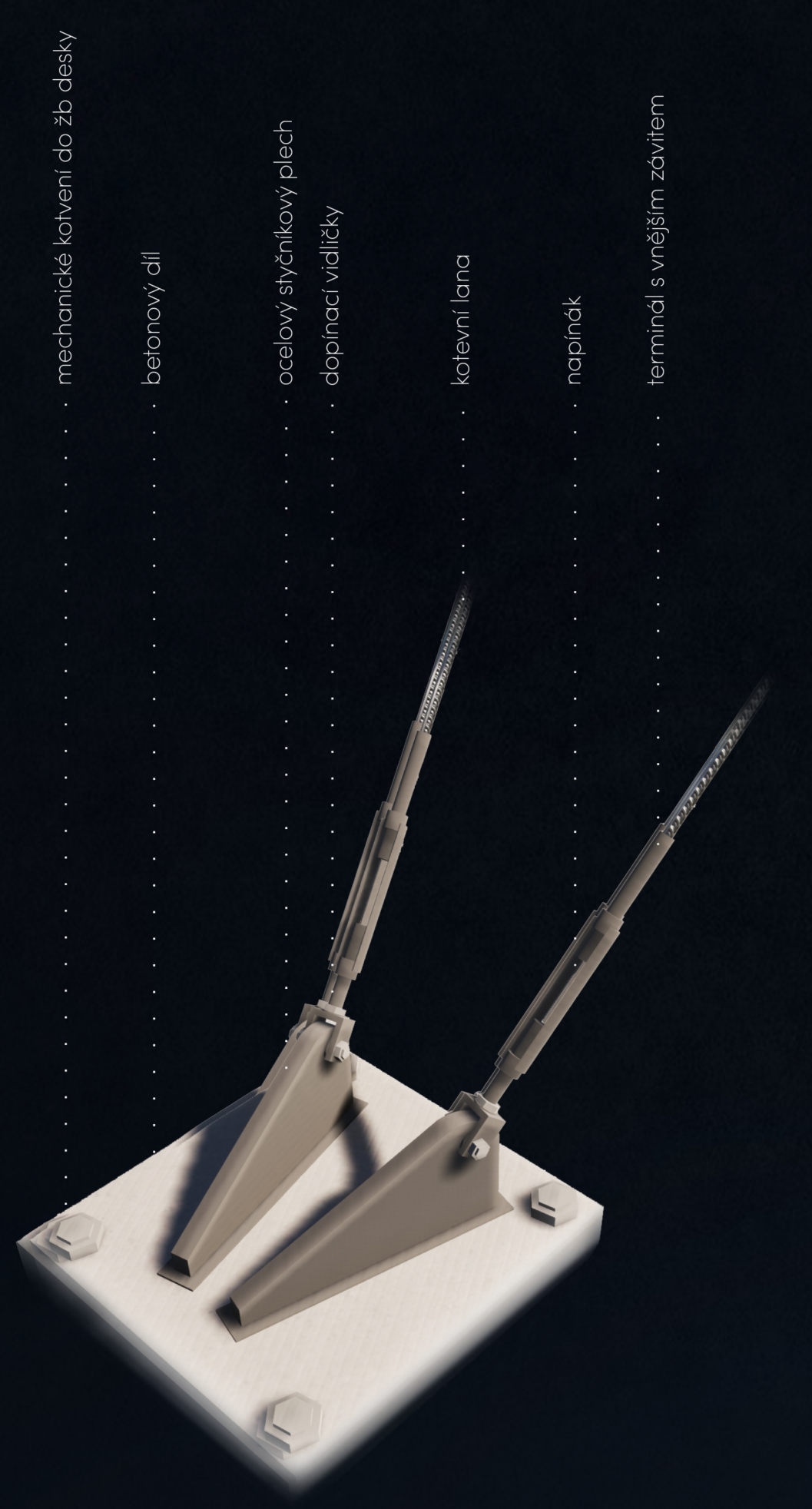
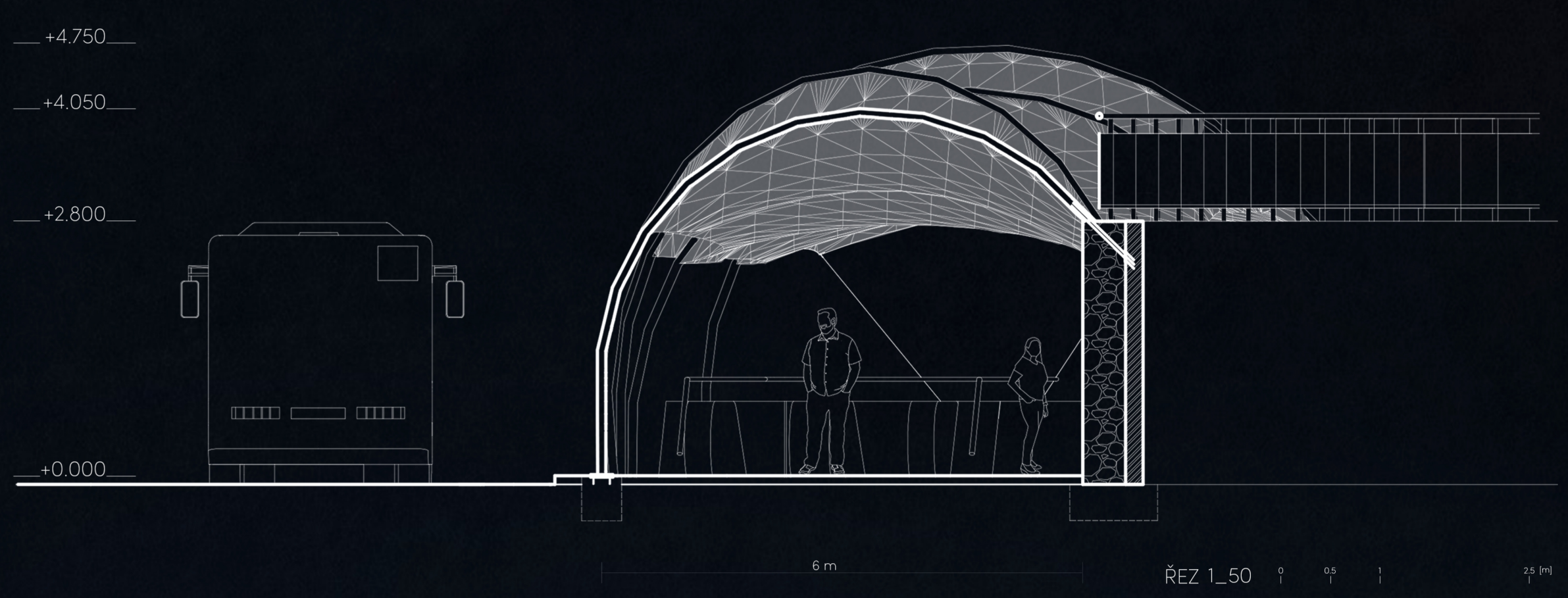
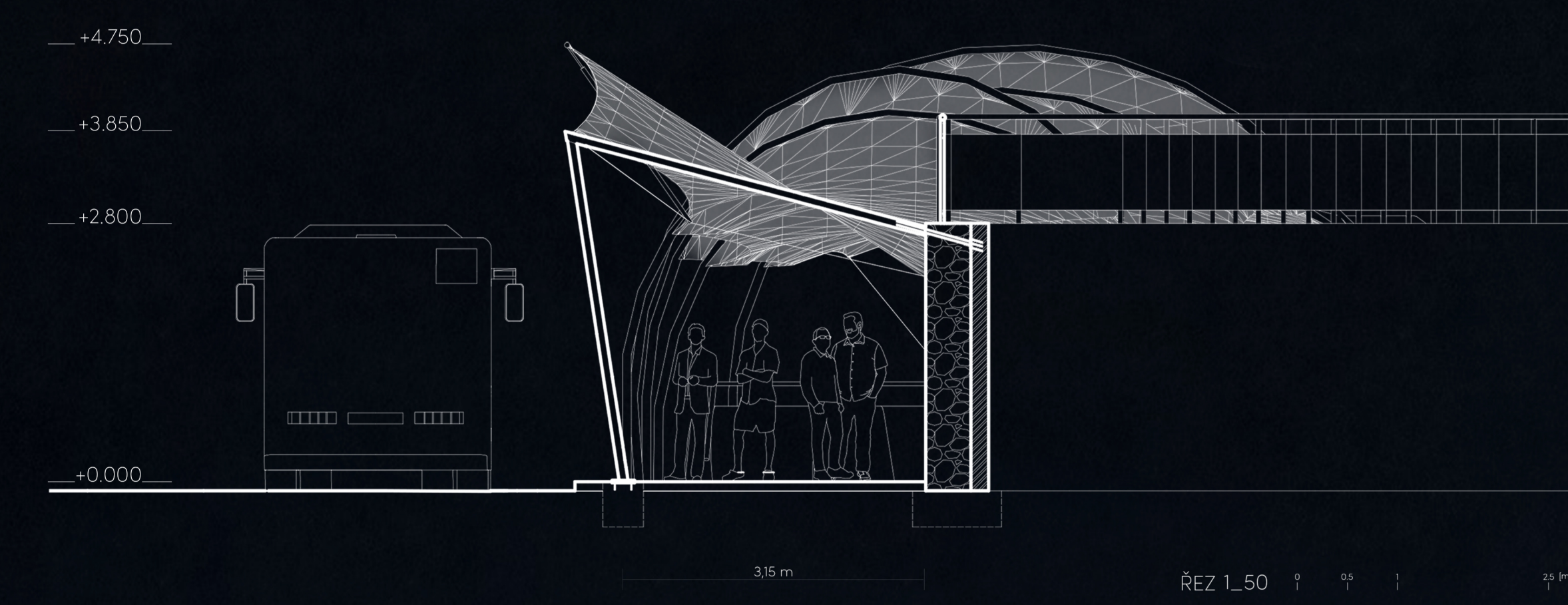
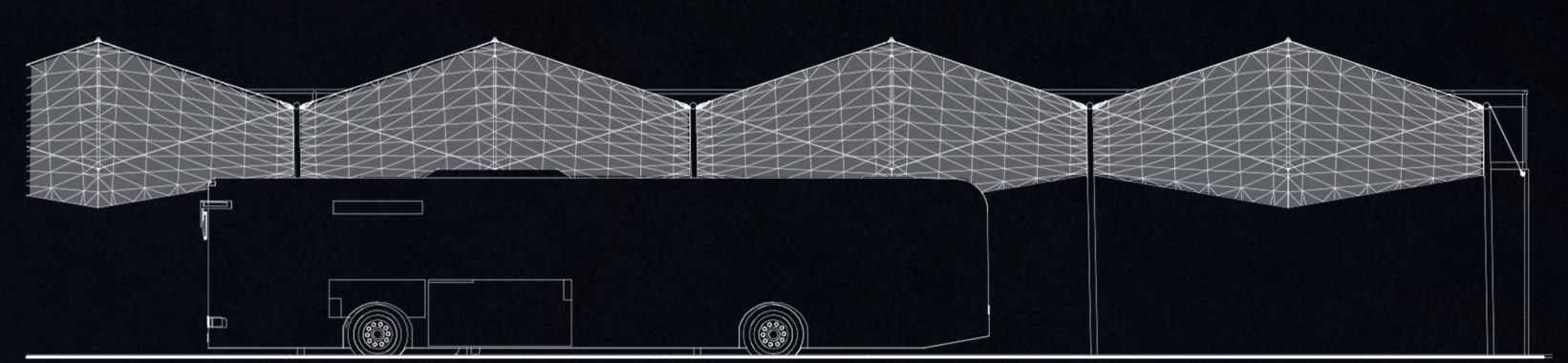
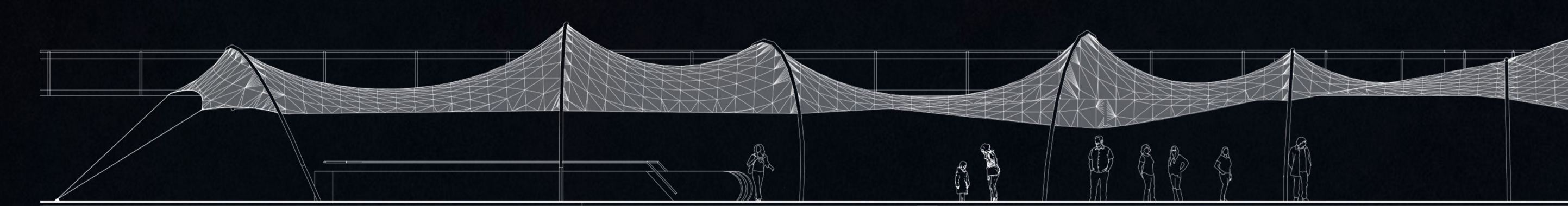
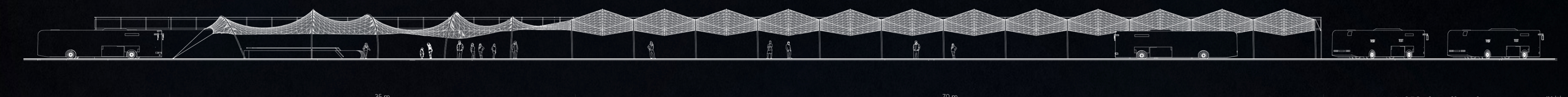
Autobusové nádraží Veleslavín se nachází v Praze a v tuto chvíli je to hlavní napojení na letiště Václava Havla nebo na meziměstské spoje směrem na Kladno. Jedná se o uzel především mezi metrem/autobusem/tramvají, nicméně přímé napojení je zde mezi metrem/autobusem, jde tedy o velmi důležitý a vylišený spoj, který je z mého pohledu v tuto chvíli velmi podceněný a měla by se mu věnovat větší pozornost.

Mnou navrhované zastřešení by řešilo aktuální problém a to, že zde sice existuje zastřešení nástupiště, ale výstup z metra už byl opominut. Navrhl jsem tedy zastřešení výstupu z metra a následného napojení zastřešení na celou délku nástupiště. Protože se jedná o dva rozdílné prvky, jsou i esteticky výrazně odlišeny, tedy že zatímco nástupiště je řešeno lineárně stále se opakujícím prvkem a je tím podpořena linearita a funkce nástupiště, tak výstup z metra je zastřešen výraznými, různě nastavenými a různě vysokými oblouky. Z toho pak tedy plyne i jejich statické působení. U lineární části se jedná o klasickou sedlovou membránu, kdy každý z 6ti bodů podepření je posazen v jiné výšce a díky tomu je zajištěna dvojitá křivost. U obloukových membrán se pak jedná o zachycení na obloukových podporách- nosnících.

Nosná konstrukce zastřešení je pak řešena nosníky a sloupy s průřezem 100 mm z oceli, které jsou kotveny do železobetonové opěrné stěny. Mezi těmito nosníky je membrána zachycena, zbytek podpěrných bodů tvoří vynášecí sloupek a obvodová/katevní lana. Tahové síly, které jsou u membrán dominantní, jsou přenášeny z jedné sekce na druhou, na obou koncích jsou pak přeneseny do železobetonové stěny/děsky pomocí ocelových komponentů. Celá konstrukce je díky tomu stabilní a kompaktní. V neposlední řadě jsem zde řešila také odvodnění, které je zajištěno odvodem vody skrz chřilic v nejnižších místech membrány do gabionové stěny a kanálky poté do dešťové kanalizace.



AXONOMETRIE-STATICKÉ SCHÉMA
TAH
TLAK



DETAIL 2 „UCHYCENÍ MEMBRÁNY NA LANECH“ 1:5

DETAIL 1 „ZACHYCENÍ KOTEVNÍCH LAN MEMBRÁNY“ 1:5

DETAIL 3 „VRCHOLSEDOVÉ MEMBRÁNY“ 1:5

DETAIL 4 „ZACHYCENÍ MEMBRÁNY U NOSNIKU“ 1:5

