VÝSLEDKY SOUTĚŽE

Obsah

1. cena – Pavel Hnilička Architects + Planners, s. r. o.

Anotace:

Porota ocenila zejména sympatický, realistický a citlivý přístup k zlepšování veřejného prostoru. Autorský tým vytvořil přehledný, jednoduchý a realizovatelný návrh, který svým pojetím minimalizuje možné komplikace při realizaci záměru. Návrh nemá funkční slabiny v rámci fungování města, nejvíce z předložených návrhů reaguje na zadání a zohledňuje nutnost postupné realizace. První části návrhu jsou realizovatelné už v časovém horizontu jednoho roku. Práce autorského týmu svou mírou komplexnosti a detailem výrazně převyšuje ostatní hodnocené návrhy.

V oblasti jižního vznikajícího přednádraží autorský tým ukazuje racionální přístup k výstavbě – nové objekty lze stavět podle návrhu postupně, aniž by to ohrozilo funkci již dříve realizovaných etap. Návrh nové lávky má přesah na další návazné prostory a vytváří novou vazbu v území nad rámec svojí primární funkce. Porota vnímá řešení veřejné dopravy jako jednoznačně nejlepší, cestující z autobusů jsou vždy ve vizuálním kontaktu s vlaky. Kvalitní je i pojetí cyklistické infrastruktury. Autorský tým ukázal, že je schopen dosáhnout kvalitních kompromisů.

Doporučení k dopracování

Prověřit technické parametry nástupních a výstupních zastávek autobusu.

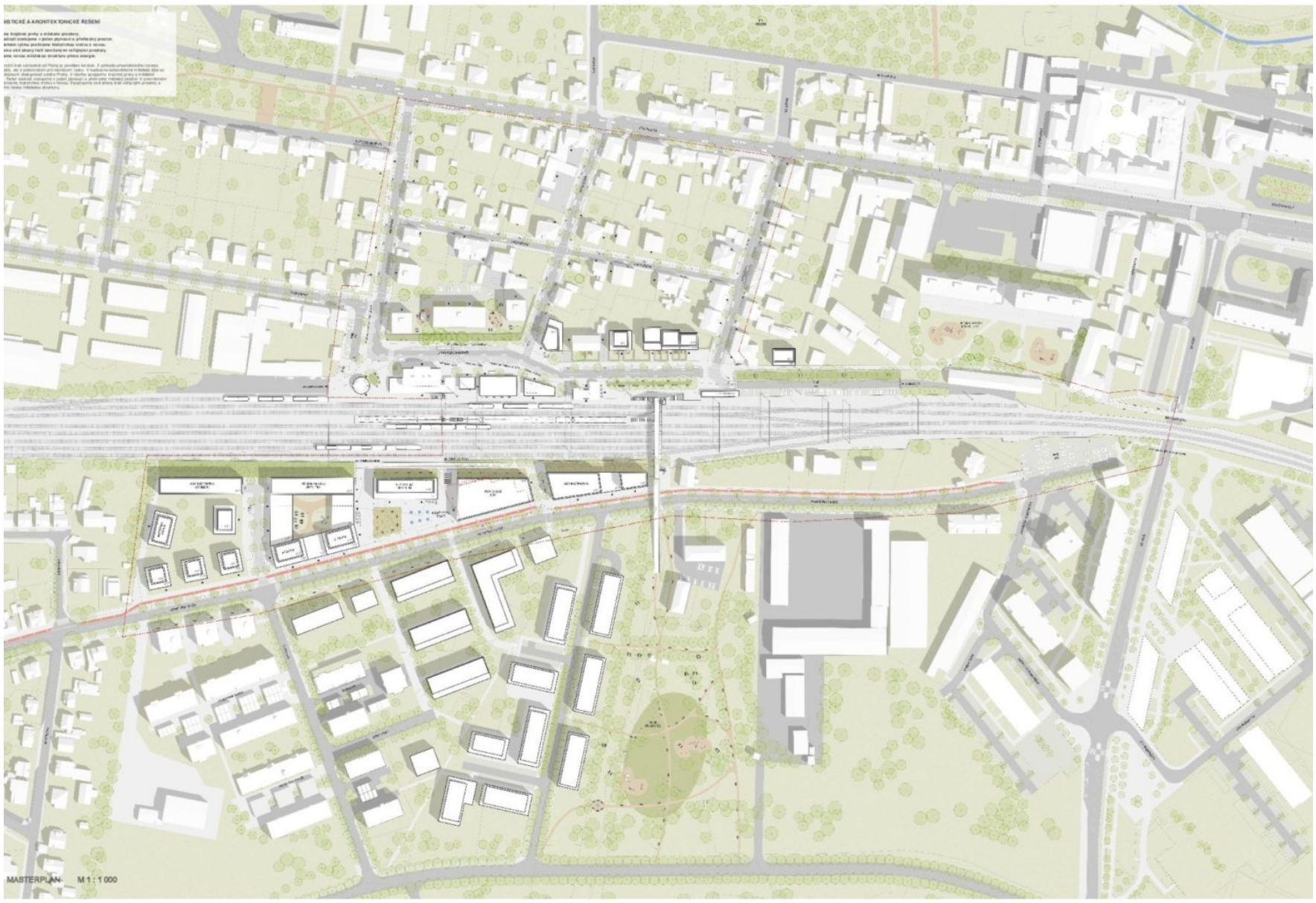
Zastřešení nástupiště musí být celistvé (bez přerušení pod stožáry trakčního vedení).

Jižní výstup z podchodu je nutné zastřešit. Vstup na nástupiště z lávky je nutné řešit bezbariérově. Výtahy řešit i pro přepravu kol.

Doporučujeme diskuzi se zástupci SŽ ohledně předzahrádky drážního domu.

Zvážit možnosti vytvoření dominanty na jihu.

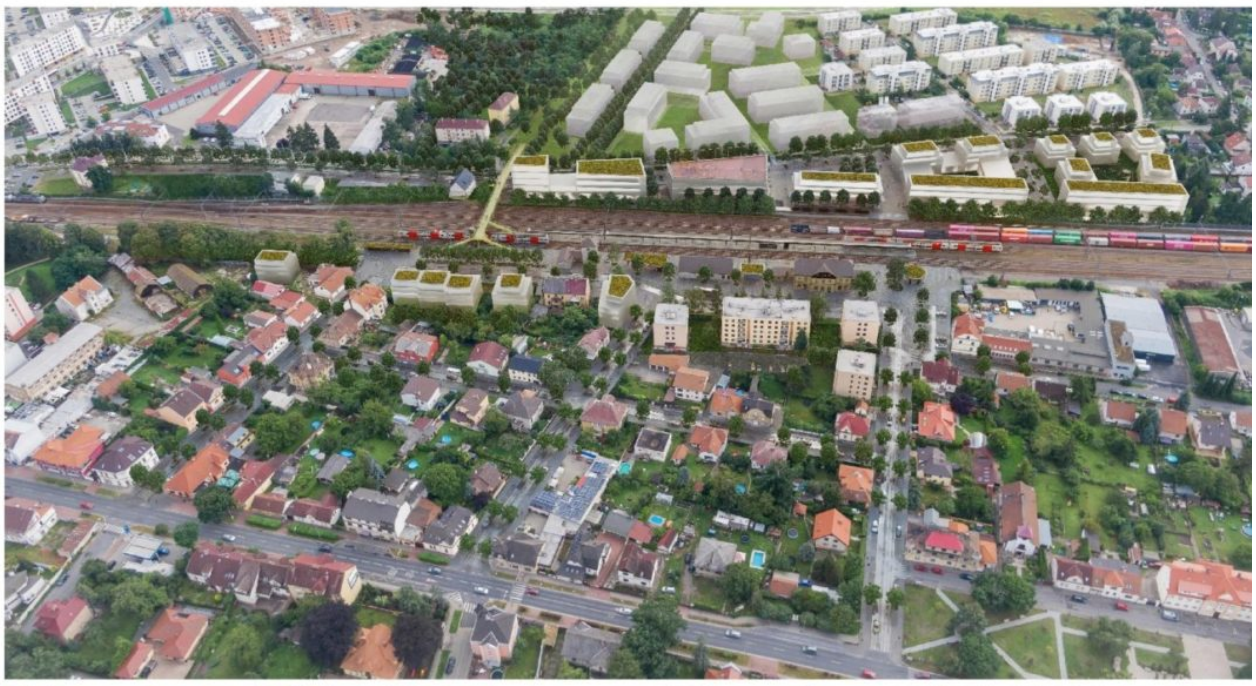
Dopracovat funkční řešení hospodaření s dešťovou vodou.

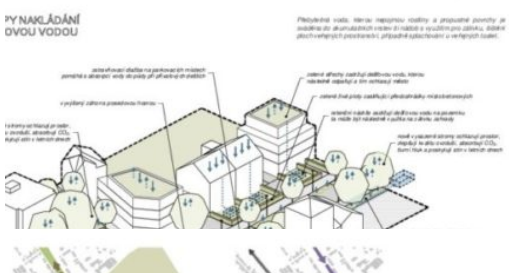


1

VSTUPNÍ BRÁNA UHŘÍNĚVSI - REVITALIZACE OKOLÍ NÁDRAŽÍ
URBANISTICKO ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ

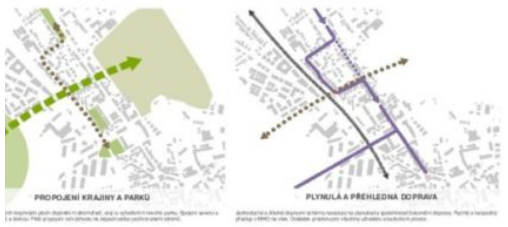




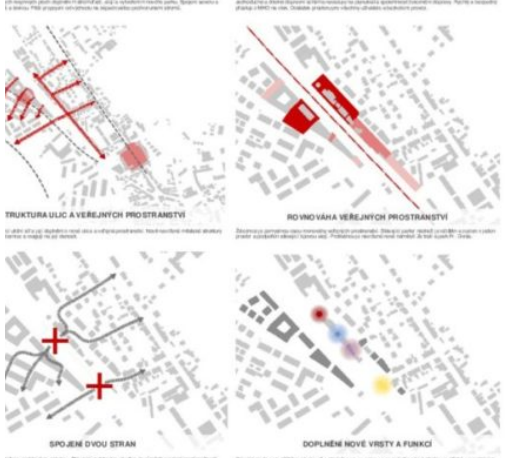


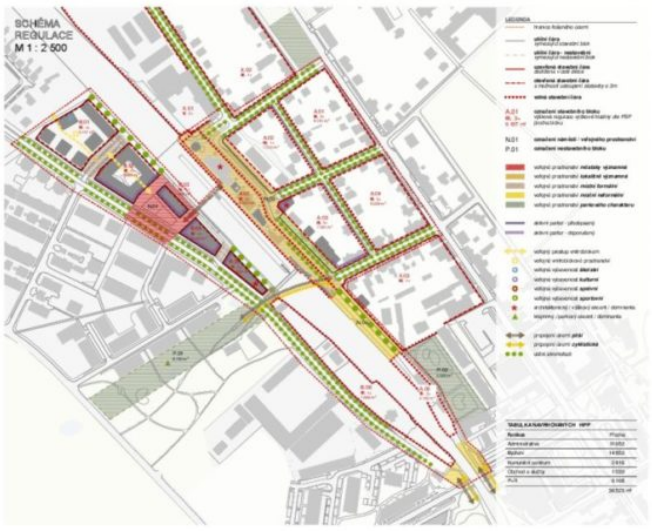








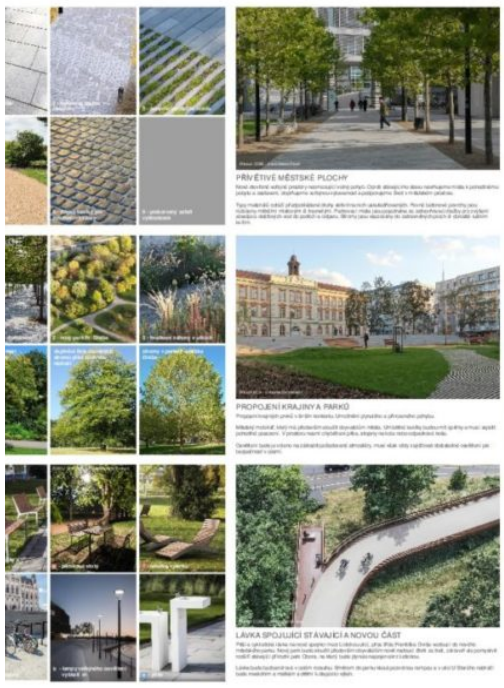






VSTUPNÍ BRÁNA UHŘÍNĚVSI - REVITALIZACE OKOLÍ NÁDRAŽÍ

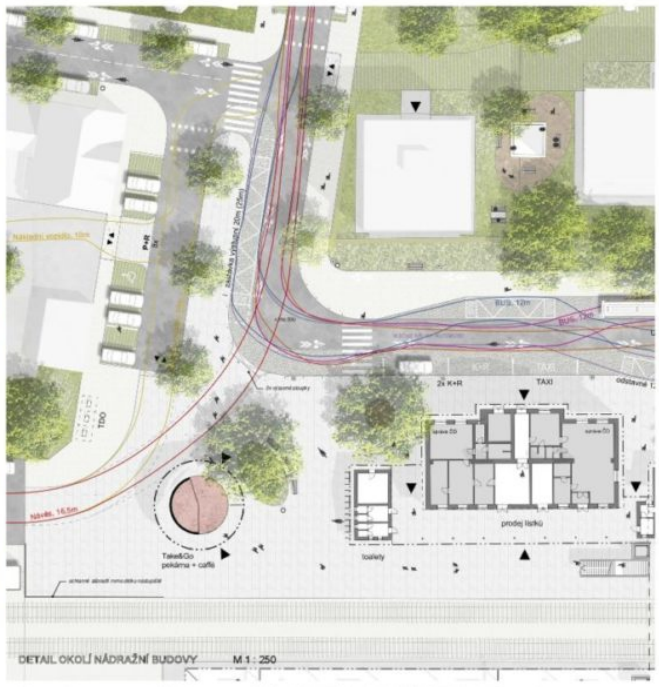
URBANISTICKO ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ



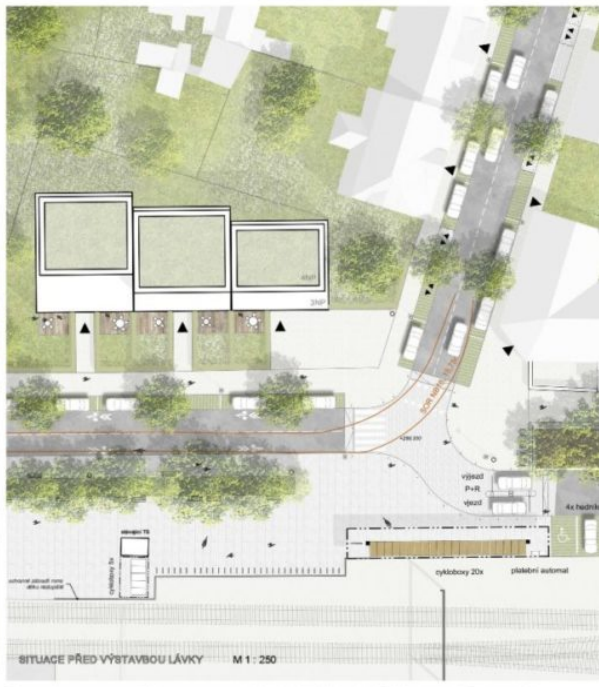
PŘÍVĚTIVÉ MĚSTSKÉ PLOCHY

PROPOJENÍ KRAJINY A PARKŮ

LÁVKA SPOJUJÍCÍ STÁVAJÍCÍ A NOVOU ČÁST



DETAIL OKOLÍ NÁDRAŽNÍ BUDOVY M 1 : 250



SITUACE PŘED VÝSTAVBOU LÁVKY M 1 : 250

Y NÁVRHU
ŘE









VSTUPNÍ BRÁNA UHŘÍNĚVSI - REVITALIZACE OKOLÍ NÁDRAŽÍ
URBANISTICKO ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ









3. cena – Apropos Architects s.r.o.

Anotace:

Porota hodnotí pozitivně ambiciózní přístup k řešení celého území, silnou dlouhodobou urbanistickou vizi a koncepční přístup. Návrh v oblasti jižně od kolejiště vytváří zástavbu s kompaktním městským měřítkem s vhodnými detaily veřejných prostranství a velkorysý přístup do podchodu, který je zachován ve své stávající poloze.

Návrh zůstává v konceptuální rovině, kvalita detailu není dostatečně přesvědčivá. Slabinou odevzdaného řešení je, možnost samostatné/oddělené realizace jednotlivých lokalit, protože realizovatelnost celku je podmíněna zásadními investicemi. Velkorysost návrhu v jižní části se výrazně nepřelila na sever před nádraží. Návrh trpí rozporem mezi velkoměstskou atmosférou jižního přednádraží a více „venkovským“ přístupem k severnímu přednádraží. Velkorysé řešení přednádražního prostoru vytváří několik problematických míst z hlediska funkčnosti dopravy. Autorský tým dokázal, že umí reagovat na nové podněty a jasně zapracovávat požadavky.

Doporučení k dopracování

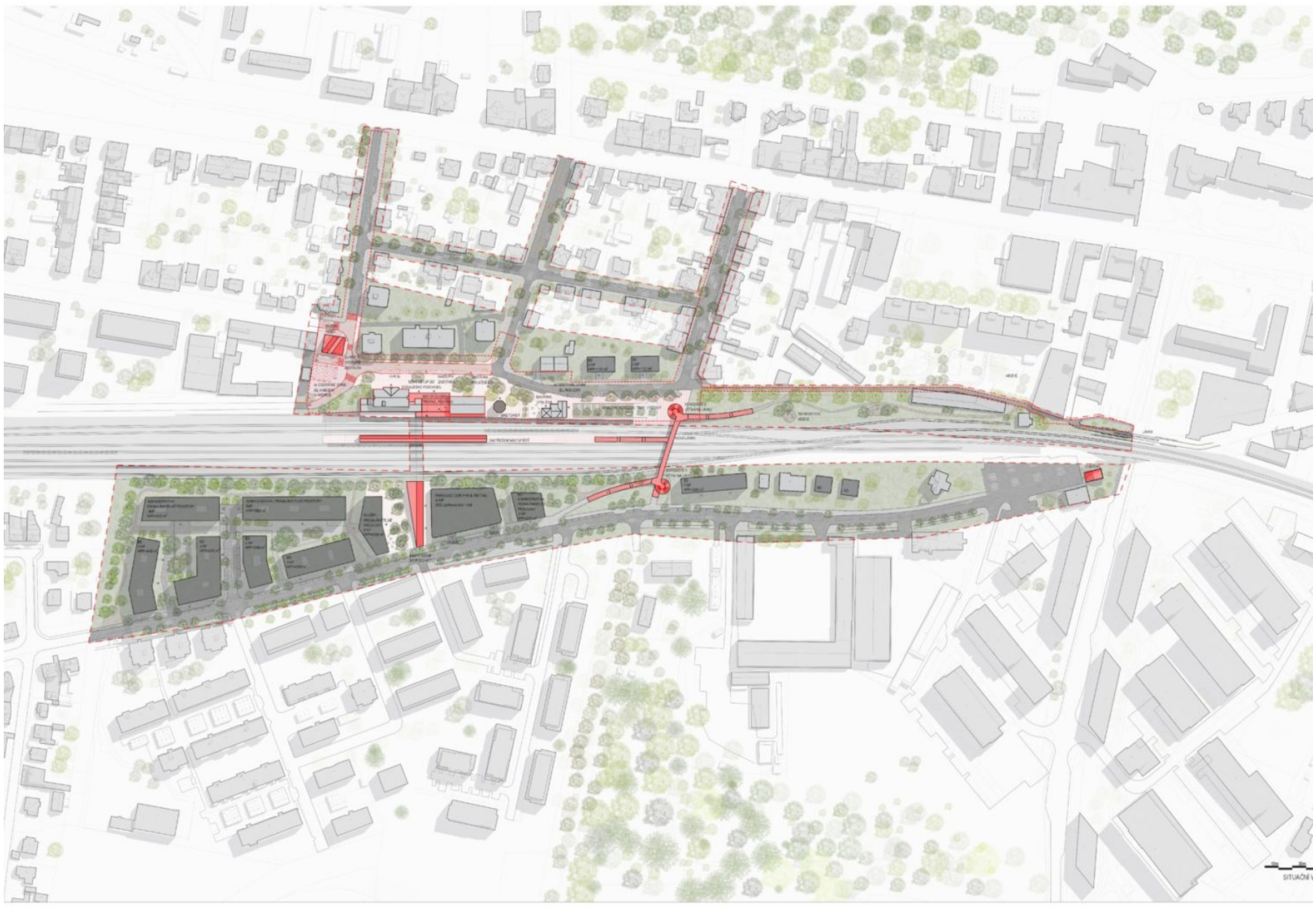
Doporučuje se upravit organizaci pohybu pěších v souvislosti s pohybem autobusů v návaznosti na ulici, dále vyřešit bezpečnou pěší vazbu mezi výstupními zastávkami a železniční stanicí, důsledně řešit obousměrný pohyb cyklistů v přednádražním prostoru. Upravit zmenšením vzdálenost mezi krytou čekárnou a nástupními zastávkami. Prověřit velkorysost a adekvátnost zvolených materiálů v přednádražním prostoru.

Přístupové chodníky v rámci lávky musí mít normové sklony a délky. Vstup na nástupiště z lávky je nutné řešit bezbariérově. Výtahy řešit i pro přepravu kol.

Doporučujeme diskuzi se zástupci SŽ ohledně předzahrádky drážního domu.

Porota doporučuje zvážit relevantnost parkových úprav v souvislosti s parkovacími kapacitami v místě mezi lipovou alejí a tělesem dráhy.

Dopracovat funkční řešení hospodaření s dešťovou vodou.





NÍ VÝKRES
ZTAHY - SCHWARZPLAN



ZÁKRES OD NÁDRAŽNÍ BUDOVY

T NÁVRHU - CELKOVÁ VIZE

ěcného návrhu založen na podrobné analýze a reliefních týkajících se řešeného
vystupních z participace, která reflektuje potřeby a přání místních obyvatel.

i návrhu je jasné, čitelné PROPOJENÍ, ZPŘÍSTUPNĚNÍ A ZJIŠTĚNÍ území
trního vysokorychlostní trati a v západní části brownfieldem, na jehož částech
ská manufaktura obydlná zástavba s absencí veřejné vybavenosti.

ehu je nový městský, veřejný, dopravní a kulturně společenský
ný přímo navazuje na stávající stávající nádraží, nejdůležitější bod v okolí.

NY A PROPOJENÍ

ostor je před nádražní budovou jako pomyslný červený koberec protažen přes
U Starého nádraží", dopravu je zde zklidněna, převažuje dostavují pěší. Mater-
ního upozorňuje na důležitost místa. Přístup na nástupiště a do okolí nádraží
oběžen a zjednodušen. Je zde navržen nový objekt čekárny se vstupem do
stávací trati. Je jasná hierarchizace autobusové, silniční, ale i vazební a
dopravy. Je podržen význam nádražní budovy s její červenou přízemní částí -
NY UHŘÍNĚVSI.

hodnotný nádraží je prodloužen i opačným směrem na druhou stranu kolejiště,
protějších nádražní budovy a jejího nástupu nacházející nástupky polyfunkční objekt
vybavenostmi, určený pro cestující, ale i pro místní obyvatele.

Tento vyšší objekt, odkazující na vertikalitu původní budovy stávajícího nádraží vytváří spolu s
veřejným prostranstvím a s červeným zastřešením vstupu do podchodu pod železniční tratí
DRUHOU BRÁNU UHŘÍNĚVSI.

Vertikální objekt, který je vůči budově nádraží orientován štítovou, elegantní stranou ovšem hned
upozorňuje již z dálky na blízkost důležitého bodu v lokalitě. Umístěné jak služeb a promyšlitel-
ných prostor, tak i veřejných funkcí řadí manufakturnost okolní bytové zástavby a funguje jako
ohnisko celé lokality.

Obě strany území vzájemně mezi sebou a dále s centrem Uhříněvsi propojujeme následujícími
způsoby:

URBÁNNÍ CESTA se soustředí na vytvoření nového napojení určeného pěším a cyklistům,
směřujícím do staré Uhříněvsi a nebo opačným směrem. Tato cesta vede převážně zástavbou
a nahrazuje přetrhlou ulici Fr. Diviše, dříve významnou místní stezku vedoucí až do centra
historické části Uhříněvsi.

ZELENÁ CESTA nabízí alternativu k cestě urbánní, vede kladnou zelení, parkem, procházkou.
Zelená cesta propojuje pásy a prvky zeleně v okolí lipové stromořadí, stávající zelené plochy
kolmé na ulici Fr. Diviše, Obaru, Hrdinské stromy v okolí nádražní budovy) a vytváří zpomalení
a odbourání negativních vlivů vlakové trati.

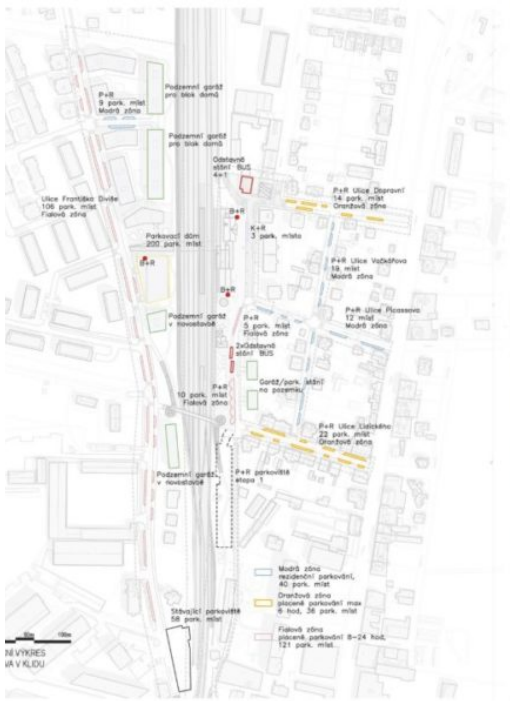
VIZUÁLNÍ "CESTY" pomahají orientaci v území, spíkety propojují důležité body, pomahají
území zachovat. Vítaní orientace bude a místy i otevře zajímavých vizuálních cest.



ETAPA 1

ETAPA 2

ETAPA 3



NÍ VÝKRES
A V KLIDU



PŘEDPROSTOR NÁDRAŽNÍ B

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Navržené dopravní řešení zohledňuje veškeré požadavky jednotlivých způsobů dopravy a snaží
se najít jejich optimální vzájemné synergie a návaznosti. Navržené ulice s přilehlým okolí vla-
kového nádraží mají upravené směry Ulice "U Starého nádraží" je jednosměrná, stávající směr
přijezdu autobusů je zachován. Zřízením ulice nabízí placené parkování. Ulice Dopravní a
Picassova jsou ve své první polovině od ulice Přátelství obousměrné a ve zbylku jednosměrné.
Ulice Lidického je obousměrná až po křižovatku s ulicí U Starého nádraží pro zajištění optimální
obsluhy stávajících stavebních. Ulice Vačkářova je jednosměrná v opačných směrech od ulice
Picassova. Ulice Fr. Diviše zůstává obousměrná po své své délce.

AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Návrh autobusové dopravy počítá v prezentovaném stavu s požadavky ROPIDu a umístuje
do lokality odstavná parkovací stání pro koncové autobusy. Pro autobusovou dopravu jsou
určena ulice Dopravní, U Starého nádraží a Lidického. Autobusy přijíždějí z ulice Přátelství ulicí
Dopravní do předprostoru nádražní budovy. Konkrétní vyústění zastávky linek 209, 213 a 325 se
nachází v předprostoru stávajících stavebních v blízkosti předprostoru nádraží. Je tak zajištěna
dvojná vazba mezi autobusy a vlaky. Odstavná stání těchto linek jsou navržena v bezprostřední
blízkosti vystupních stanic. Z nezmíněných odstavná stání koncových linek se nachází ve východní
části území podél ulice U Starého nádraží. Zde jsou rovněž realizovány dobíjecí stojany pro
elektrobusy (možnou být situovány i u odstavných stávání hlavních) PR využití těchto stání budou
autobusy provádět manipulační jízdy přes ulici Přátelství. Linka 213, která do území přijíždí a
zde končí s nejvyšší frekvencí má samostatnou výstupní zastávku, která může zároveň sloužit
jako odstavná. Linky 209 a 325 do území zajíždí kombinovaně Zo do hodiny a kapacity
jejich odstavných stání tak vyhoví. V blízké budoucnosti je počítáno s rozšíří koncových
autobusových linek - většina linek bude přijíždět - kapacity odstavných stání tak budou moci
být zredukovány a na jejich místě navržený P+R parkoviště.

Následná zastávka koncových linek se nachází v předprostoru nádražní budovy. V její blízkosti
se nachází i vystupní a nástupní zastávka linek, které zde nakonec a stanici "Nástupiště Uhříněves"
projíždí - linky 226, 227 a 228. Celý dopravní uzel a návaznost vlakové a autobusové dopravy
se odehrává v předprostoru nádražní budovy s optimální rychlou návazností jednotlivých spojů
s jasným důrazem na komfort cestujících.

OSOBNÍ AUTOMOBILY

Příjezd osobních automobilů je v lokalitě umožněn při respektování příkazaných směrů jízdy
Kříž ulic Picassova a Vačkářova je uvažován jako rozdělení a budou zde navrženy modré
parkovací zóny. Ulice Dopravní, U Starého nádraží a Lidického uvažují s placeným parkovacím
stání pro návštěvníky lokality. Před nádražní budovou jsou rozmístěny parkovací stání tzv. Kiss
n Ride. Hlavní kapacity pro parking osobní dopravy zajišťuje parkovací P+R dům při ulici Fr.
Diviše. Ulice Fr. Diviše zůstává obousměrná se zúženým profilem, podélnými parkovací-
mi stáními. Parkovací stání navržené zástavby v prostoru bývalého brownfieldu je řešeno v
podzemních garážích resp. v nižších podlažích objektů situovaných jako hlučová bariéra v
bezprostřední blízkosti podél vlakové trati.

ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU

Navržené řešení dopravy v klidu respektuje kapacitní požadavky a politiky automobilové
dopravy, ale zároveň jim nastavuje jasná pravidla. Dopravu v klidu není možné ponechat
neregulovanou. Při věmém rozvoji lokality a nárůstu cestujících dojíždějících z blízkého i
širokého okolí by výhledově docházelo k dopravním kolapsům v území. Nejefektivnější způsob
řešení problému, který navrhujeme je pomocí zón parkování - rezidenčních a návštěvnických.
Modré zóny jsou určeny čistě pro rezidenty. Oranžové umožní placené parkování, ale po dobu
6 hodin - stání nebudou sloužit jako odstavná při přestupu na vlak. Fialové zóny už, parkovacího
domu umožní placené parkování v čase 8-24.

ETAPA 1

Etapa 1 je zaměřena na vznik dopravního hubu v bez
blízkosti nádraží. Budou nové usporřádány autobusové
odstavná stání. Budou realizovány nové povrchy veřejn
a výstavby nových objektů v území bezprostřední sou
dopravním terminálem - krytá čekárna, krytá stání auto
rampa z podchodu se zastřešením a přilehlým veřejným
na jih od trati, bike tower, revitalizace objektu č.p 185 n
První etapa končí výstavbou polyfunkčního domu př
prostoru na jih od železniční trati. V první etapě se zám
realizuje čistě na pozemcích investora. V této etapě je
se zachováním původních zámrů v území - předa
navržených povrchových parkovišť P+R. Záměry etapy
funkční a dojde díky nim k celkovému zlepšení situac
aniž by bylo podmíněné realizovat etapy navazující.

ETAPA 2

Etapa 2 se zaměřuje především na rozvoj brownfield
železniční trati. Jedná se o etapu s dlouhým časovým h
Uvažujeme výstavbu smíšených polyfunkčních bloků,
kombinujících pracujmotelnic kancelářských prostory
(cílovec hluk) a bydlení do klidných vnitrobloků. Dal
bude realizováno dům v území podél ulice Fr. Diviše, k
této etapě realizována. Budou realizovány parkovací dv
vlakové trati na obou stranách území. Na místě jižního
povrchového P+R parkoviště (současný záměr měs
bude postaven kapacitní parkovací dům. Dojde ke zr
parkovišť při stávající lipové aleji ve východní části
území. Vznikne zde park. V rámci Etapy 2 bude realizo
lávka přes vlakovou trať v prodloužení ulice Lidického
na přerušením ukončení ulice Fr. Diviše. Jednotlivé za
2 se odehrávají na pozemcích různých subjektů a jejich
posloupnost je ve značné míře flexibilní.

ETAPA 3

Etapa 3 uvažuje s dlouhodobým výhledem, ve kterém
řešované linky přestupním nádraží pouze projíž
možné zrušit stávající odstavná stání koncových linek
Před nádražní budovou budou ponechány jen nástupní
zastávky a veřejný prostor se rozšíří na celý prostor ulice
nádraží. Nová zástavba vzniklé přednádraží v prostoru
stavebním na sever od nádražní budovy. Dále je možn
s výstavbou veřejné / kulturní stavby v flexibilním
místech, kde stávalo stará nádražní budova. Např. m
sál a nebo komunitní centrum. V jihovýchodní části uzl
nová polyfunkční zástavba místo stávajícího povrchové
neefektivního) parkoviště. Parkovací stání budou při
suterénu objektů.

VSTUPNÍ BRÁNA UHŘÍNĚVSI - REVITALIZACE OKOLÍ NÁDRAŽÍ

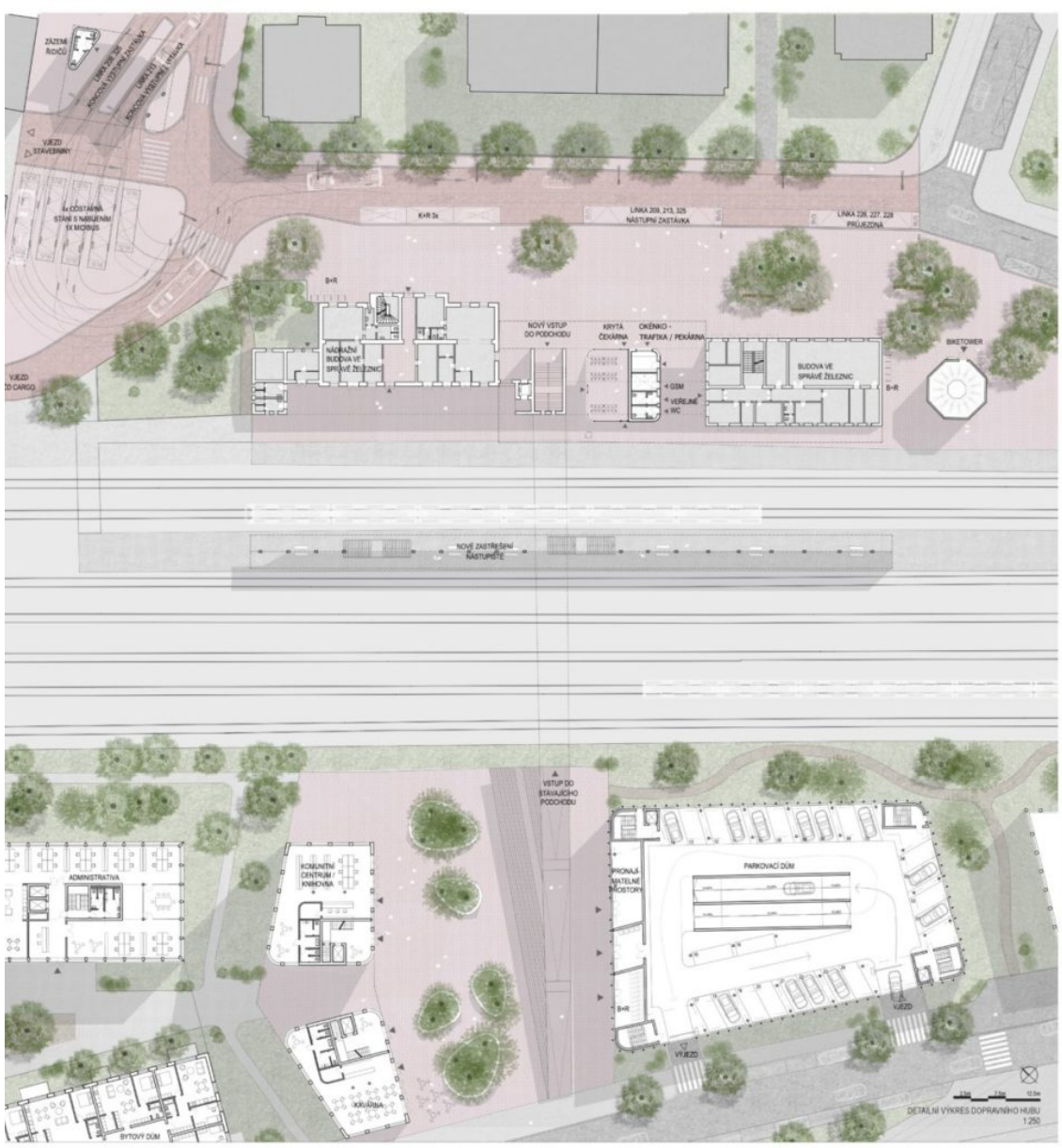
URBANISTICKO ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ


JIŽNÍ BRÁNA
SEVERNÍ BRÁNA








ZÁZEMÍ ŘIDIČŮ
VJEZD STAVEBNINY
4x ČEKÁRNA STÁNÍ S NABÍJENÍM TX MOBUS
KVR 3a
LINKA 209, 213, 325 NÁSTUPNÍ ZASTÁVKA
LINKA 226, 227, 228 PROJEZDNA
B+R
NÁDRAŽNÍ BUDOVA VE SPRÁVĚ ŽELEZNIC
NOVÝ VSTUP DO PODCHODU
KRYTÁ ČEKÁRNA
OKÉNKO - TRAFIKA / PEKÁRNA
4 GSM
4 VEŘEJNÉ
4 WC
BUDOVA VE SPRÁVĚ ŽELEZNIC
BIKETOWER
NOVÉ ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠTĚ
VSTUP DO STÁVAJÍCÍHO PODCHODU
ADMINISTRATIVA
KOMUNITNÍ CENTRUM / KNIHOVNA
PRONÁJMATELNÉ PROSTORY
PARKOVACÍ DŮM
VJEZD
VÝJEZD
KAVÁRNA
BYTOVÝ DŮM
DETAILNÍ VÝKRES DOPRAVNÍHO HUBU
1:250


SEVERNÍ BRÁNA NÁDRAŽÍ S VEŘEJNÝM PROS


JIŽNÍ BRÁNA NÁDRAŽÍ S VEŘEJNÝM PROS

IÉ ŘEŠENÍ NÁVRHU

ástěstí návrhu je řešení zeleně a zelených ploch obecně. Snažíme se zachovat hodnotné krajinné prvky jako jsou lipová alej, stromořadí stromy u vodárny a ětrolé stromy v areálech brownfieldů. O tyto prvky bude pečlivěmu a budou sěhem výstavby. Vnímáme jejich vysokou hodnotu.

jím částem území přistupujeme individuálně s důrazem na celkovou soudržnost ní koncepty a navrženého řešení.

wané obytné čtvrti při nádraží umístěnému vzrostlou zelení do zelených zálež vacími stromy. Profil příčných chodníků vykazuje spadlé navržené zeleni.

stění budou navrženy s možností vsaku vody. Prokořeněné prostory stromů pod parkovací plochy.

tvnitřních prostor zastavby stávajících brownfieldů jsou stromy a zeleň navrženy h zelených pásech. V rámci vnitřobloků a v okolí zástavby navrhujeme vícek rejnějšího dřeviny, které svým charakterem odkazují na původní brownfield a kolí nádraží nebo železničních překladišť.

ové tváři navrhujeme lineární park, který se jako stuha proplétá na druhou stranu s mold stávající lipové aleje. Tato zeleň plní významnou hygienickou funkci – l, pohlcování prachu, oddělení zástavby od kolejiště. Uvažujeme především ře porosty, použití druhů s širokými listy, dále použití stálezelených druhů pro bální nálože. Navržená zeleň bude ochranná oddělovat blízkosti ntálně ne prostředí vlakové trati (přehlížení, vlh. prašnost..). Navržená skladba zeleně ťovat tento faktor a uvažované dřeviny nebudou náchylné na poškození patogy

ovice bude důležitě hospodařit s dešťovou vodou. Navržené objekty jsou se zelenými střechami, které zamezují přehřívání a disponují schopností. řebytky dešťových vod budou sbírány v retenčních nádržích a využívány pro závlahu zeleně ve vnitroblocích, ale i parku podél trati formou podzemní kapkové závlahy.

Systém nakládání s dešťovou vodou je díky rozsahu řešeného území řešen komplexně a využívá celé škály řešení. Jmenovitě jde o následující principy:

Retenční prostory pod parkovacími stáními. Parkovací stání budou dlážděna propustnou dlažbou, která umožní akumulaci a následné zasakování pod povrchem. V rámci retenčního systému budou umístěny pojistné přepady do kanalizace v případě, že by došlo k naplnění prostoru.Zároveň vody budou okolní zpevněné plochy – silnice, chodníky a cyklostezky.

Prokořeněné prostory pro stromy za použití strukturálních substrátů pod dlažbou. V ulicích se jedná se o liniová prokořeněné prostory pod stromořadím. V místech velkých rozestupů stromů bude umístěn retenční prostor zvětšující retenční potenciál řešení. Obdobný systém bude použit i před nádražní budovou kde budou založeny plošné prokořeněné prostory odvádění vůči vybraným druhům stromů a zaručující pozměnovou vodu. Zároveň vody budou hlavně příčných chodníky a cyklostezky.

Akumulační nádrže jímající vodu ze střech nádražních a příčných budov. Voda z nádražních budov bude akumulována v podzemních nádržích. Tuto šedou vodu lze využít např. pro splachování v budovách nebo s ní dotovat závlahu (kapková závlaha) zeleně v sušších měsících. U stromů před nádražní budou instalovány závlahové sondy napojené na automatickou závlahu.

Zasakovací záhony budou realizovány v uličním prostoru na vhodných místech. Jímat budou vodu přiváděnou z chodníků a cyklostezek. Lokálně mohou být kombinovány s vysadbou stromů.

Všechna zmiňovaná řešení budou nutně prověřit s ohledem na výsledky hydrogeologického průzkumu v jednotlivých částech řešeného území.

Návrh vegetačních úprav vychází z technologií zajišťující do budoucna možnost ekonomické a racionální údržby zeleně pro jejího správce.

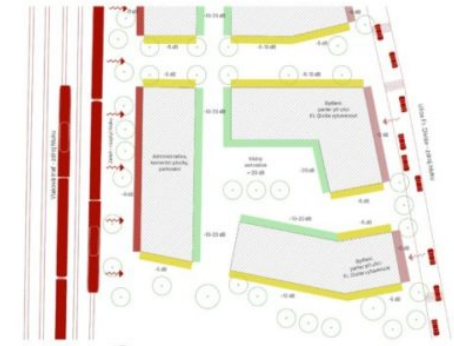
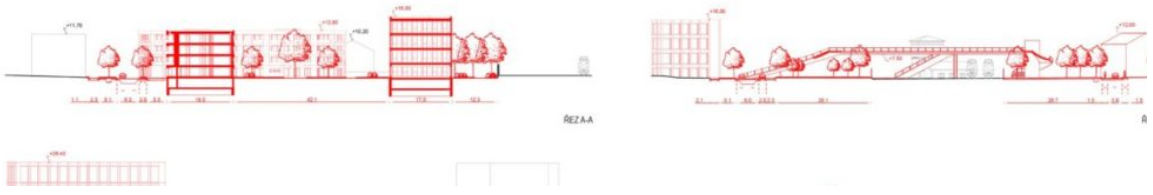
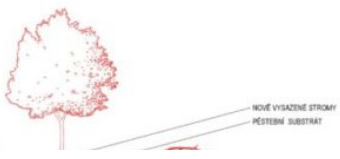


SCHÉMA HLUKU V NAVRŽENÉ ZÁSTAVBĚ
KLIDNÝ VNITROBLOK
1:500







3. cena – Moba studio s.r.o., Eliška Málková, Matěj Čunát, Marie Štefanová

Anotace:

Porota kladně hodnotí práci s hierarchizací veřejných prostranství, kdy jsou navrženy čitelná a funkční místa, která iniciují život ve svém okolí. Pozitivně je vnímaná i možnost jejich realizace v postupných etapách společně předvedeným citem pro technický detail. Návrh citlivě přistupuje ke stávající výpravní budově a nechává ji vyniknout avšak celkově je tvarosloví nového prostoru severního přednádraží nepřesvědčivé. Venkovštější přístup vytváří vhodnou maloměstskou atmosféru.

Návrh představuje obecně dobře zpracovanou funkční koncepci veřejné dopravy. Výstupní zastávka je vhodně umístěna přímo před výpravní budovou, přístup kamionů k železnici je navržen správně i s výhledem na nové formy logistiky (např. cyklo). Dopravní řešení provozu autobusů bohužel není dotaženo, odjezdy jsou daleko od hlavního výstupu z vlaku. Hrozí zahlcení prostoru odstavenými autobusy.

Důraz kladený na technické řešení bohužel chybí v urbanickém a architektonickém řešení. Velkou slabinou návrhu je prostor jižně pod dráhou. Zde chybí výraznější ambice prostor koncepčně řešit, navrhované hmoty jsou formální, vzniká zde shluk administrativních budov bez kontextu.Autorský tým tohoto návrhu ukázal největší posun oproti první koncepční fázi soutěže.

Doporučení k dopracování

Zvážit úpravu přednádražního prostoru takovým způsobem, aby umožnila zklidnění dopravy a vytvořila komfortnější podmínky pro pěší pohyb. Doporučujeme zmírnit bariérový efekt odstavného stání autobusů. Upřesnit architektonické ztvárnění pavilonu/pekárny doplňovaného do prostoru nádraží.

Doporučujeme diskuzi se zástupci SŽ ohledně předzahrádky drážního domu.

Porota doporučuje zcela přeřešit formování hmot urbanistické struktury zástavby mezi ul. Fr. Diviše a železniční tratí.

Vstup na nástupiště z lávky je nutné řešit bezbariérově. Jižní výstup z podchodu je nutné zastřešit .

Dopracovat funkční řešení hospodaření s dešťovou vodou.







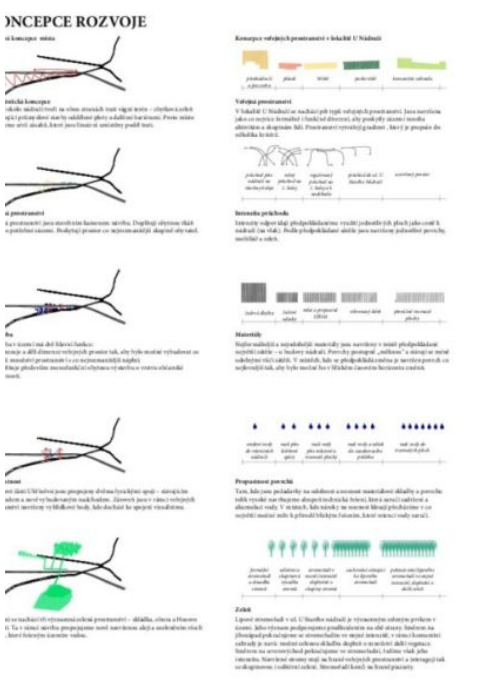
Nadhledová vizualizace

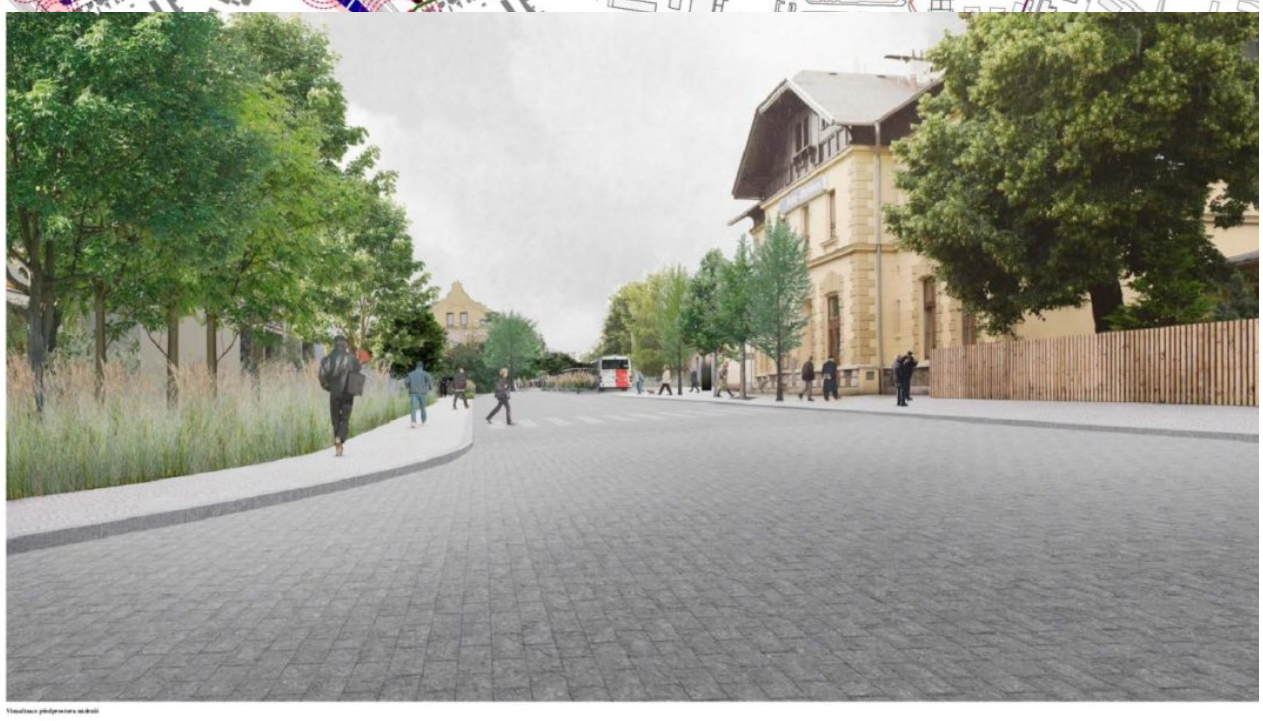
APIZACE





ONCEPCE ROZVOJE





Vizualizace předprostoru nádraží



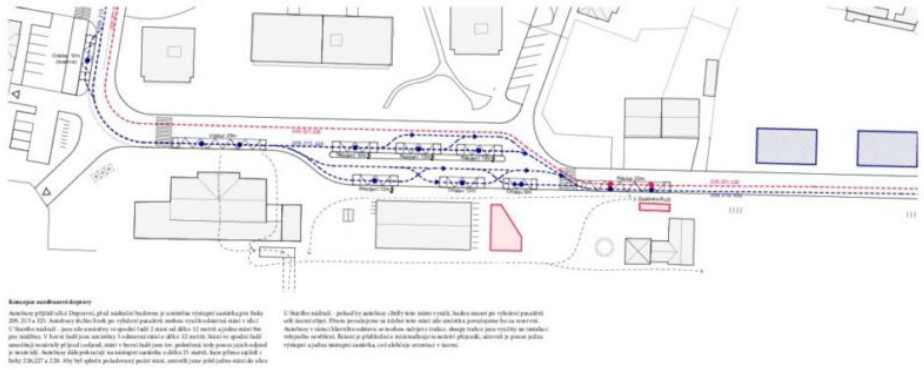


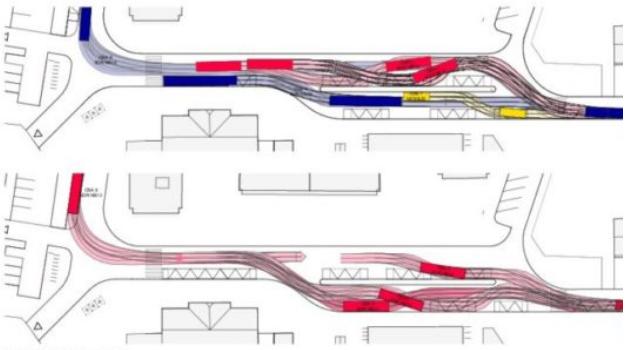




Atmosféra hřiště

DOPRAVA

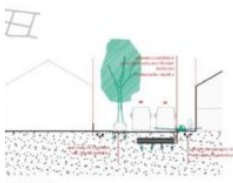


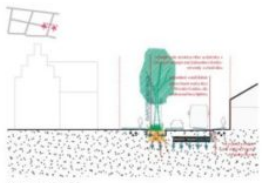


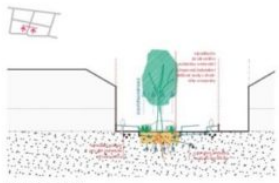
Vložení křivky: detail cyklopruseku nádraží

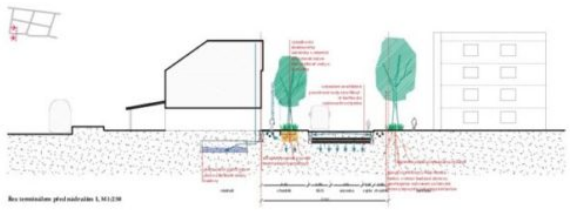


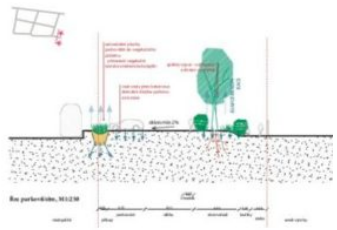
ODROZELENÁ INFRASTRUKTURA

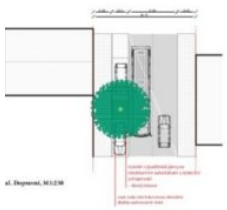


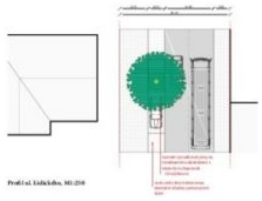


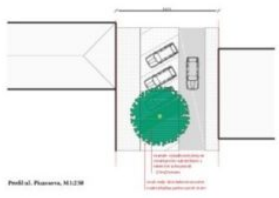


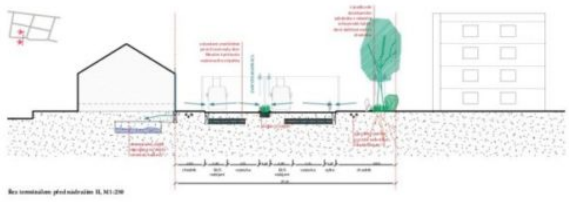


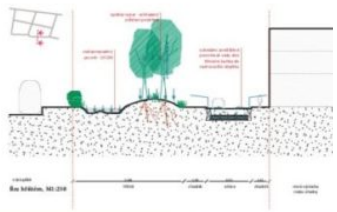














VSTUPNÍ BRÁNA UHŘÍNĚVSI - REVITALIZACE OKOLÍ NÁDRAŽÍ

URBANISTICKO ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ


LEGENDA

Studio acht, spol. s r.o.

Anotace:

Návrh celkově nejméně splňoval požadavky formulované v zadání. Návrhu chybí detail a konkrétní řešení. Navržené řešení modrozelené infrastruktury je nedostatečné – chybí jak estetická tak funkční hodnota. Z hlediska veřejné dopravy je zvoleno řešení, které není funkční – docházelo by mimojiné ke kumulaci prázdných autobusů v prostoru přednádraží. Z pohledu SŽ není návrh pro absenci detailu hodnotitelný.



VSTUPNÍ BRÁNA UHŘÍNĚVSI - REVITALIZACE OKOLÍ NÁDRAŽÍ

URBANISTICKO ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ

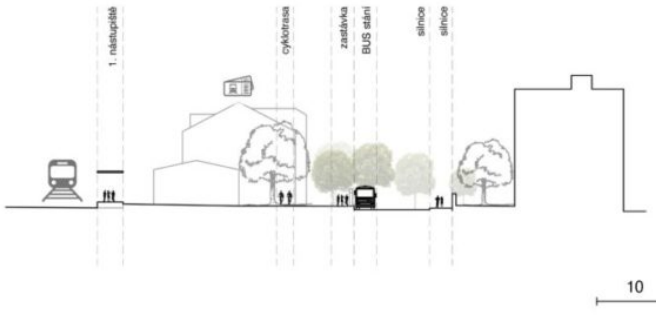


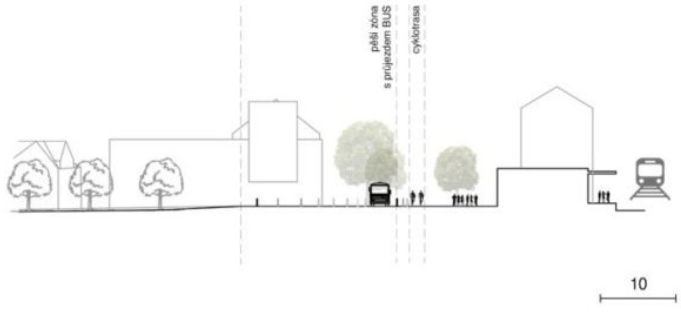


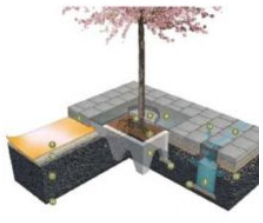




klady městského mobiliáře







y územím, M 1:250

VSTUPNÍ BRÁNA UHŘÍNĚVSI - REVITALIZACE OKOLÍ NÁDRAŽÍ

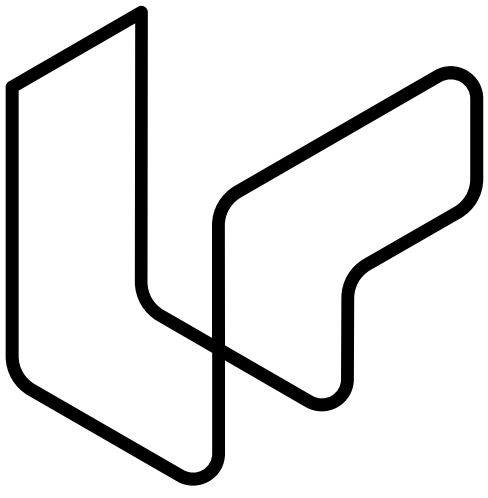
URBANISTICKO ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ


P+R
K+R
výstupní
nástupní
průjezdná
B+R
B+R
12 m
12 m
12 m
B+R
4 m

Výsledky soutěže

On-line verze:

https://nadraziuhrineves.cityupgrade.cz



City Upgrade