

# URBANISTICKÁ STUDIE PALMOVKA

Barbora Pilcová  
diplomní projekt  
ateliér Hradečský - Hradečná  
zimní semestr 2017  
FA ČVUT Praha

## Poděkování

Ráda bych poděkovala manželům Hradečným za přínosné rady a názory, které mě vždy v projektu posouvaly dál.

Také bych chtěla poděkovat svým nejbližším, své rodině za podporu během mého studia.

Dík dále patří Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy za skvělé zpracování přístupných dat, bez kterých bych tuto práci neudělala.



Obrázek Františka Zikmunda s názvem Libeňské ghetto z roku 1935. Pohled je směřován do ulice Voctářova, kdy se zde v 17. stol. nacházela židovská čtvrť. Obraz je již minulostí a na tomto místě dnes stojí administrativní budovy. Mou prací se snažím zmizelou Libeň znovu objevit a inspiroji se obrazem historické doby. Chci do území navrátit komunitní život, který zde vždy býval, a který se vlivem radikálních stavebních zásahů z místa ztrácí.



Ptačí perspektiva Palmovky, <https://www.google.cz/maps/> ▲

01 | ÚVOD

02 | REFLEXE

03 | ANALÝZA

04 | INTERPRETACE

05 | NÁMĚSTÍ BOHUMILA HRABALA

06 | VIZE

07 | NÁVRH

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

**2/ ZADÁNÍ diplomové práce**

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Barbora Pilcová

datum narození: 31.10.1991

akademický rok / semestr: 2017-2018 / zimní

obor: Architektura a urbanismus

ústav: 15127 / Ústav navrhování I

vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Tomáš Hradečný

téma diplomové práce: Urbanistická studie Palmovka

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Urbanistická studie území vymezeného Náměstím Bohumila Hrabala a prostorem v okolí Libeňské synagogy u pražské křižovatky Palmovka. Cílem diplomové práce je prostorové a funkční uspořádání území.

2/

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

Multifunkční městská zástavba s důrazem na funkci bydlení.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Situace širších vztahů, situace 1:1000, půdorys parteru a běžného podlaží 1:500, podélný a příčný řez územím, profily přilehlých ulic a veřejných prostorů, vizualizace, autorská zpráva.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model.

Finální velikost měřítka je možné přizpůsobit výslednému rozvrhu panelu.

Datum a podpis studenta

10.10.2017 

Datum a podpis vedoucího DP

10.10.2017 

Datum a podpis děkana FA ČVUT

27-10-2017 

registrováno studijním oddělením dne

10.10.17 

## ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

## FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: BARBORA PILCOVÁ  
AR 2017/2018, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) URBANISTICKÁ STUDIE PALMOVKA

(AJ) URBAN STUDY PALMOVKA

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:

Ing. arch. Tomáš Hradečný

Ústav: 15127 / Ústav navrhování I

Oponent práce:

Klíčová slova  
(česká):

propojení, komunitní život, doprava, centrum, měřítka

Anotace  
(česká):

Palmovka, pražská křižovatka, která leží v subcentru města Prahy má díky výbornému napojení na MHD potenciál stát se plnohodnotným centrem území.

Roztříštěnost veřejného prostoru nevyovídá o důležitosti místa.

Autobusové nádraží, které bylo původně navrženo na konečné stanici metra, už dnes nemá význam.

Místo něj navrhuji kompaktní městskou strukturu navazující na své okolí, inspirovanou původním charakterem zástavby.

Anotace (anglická):

Palmovka, Prague's crossroad, is situated in subcentre of Prague and is very well connected to public transport. It has potential to become full developed center of the district. Disintegrity of the public space doesn't reflect the importance of the place.

The bus station, formerly situated at the terminal station of subway, lost it's function nowadays.

I design a compact urban structure, which is connected to it's surrounding, instead of the bus station. I get inspired by the character of local housing.

**Prohlášení autora**

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

V Praze dne

11.1.2018

podpis autora-diplomanta



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

## 02 | REFLEXE

### Definice

Palmovka, pražská křižovatka, která leží v sub-centru města Prahy má díky výbornému napojení na MHD potenciál stát se plnohodnotným centrem území.

Roztříštěnost veřejného prostoru nevyovídá o důležitosti místa. Autobusové nádraží, které bylo původně navrženo na konečné stanici metra, už dnes nemá význam.

Místo něj navrhuji kompaktní městskou strukturu navazující na své okolí, inspirovanou původním charakterem zástavby.

### Otázka

V návrhu řeším otázku dopadu radikálních dopravních zásahů na veřejný prostor území, který vznikl z neuváženého rozhodnutí tehdejšího režimu.

Pro město je důležitější využít tyto pozemky a intenzifikovat zástavbu v téměř centru Prahy.

### Metodika

Ověřuji znovunalezení identity Palmovky, která má stále své kvality a charakter.

Pomocí analýz a porozuměním místa jsem si určila urbanistické principy, které jsou pro území zásadní (navázání na uliční čáry, zachování uličního profilu, kompaktnost zástavby, propojení a měřítko zástavby) a tím ctím jeho kontext.

0 150



# 03 | ANALÝZA

## Historický vývoj

### Židovská čtvrť

Libeň vznikala v 13. - 14. stol. na povodí Rokytky kolem dvou tvrzí a vinic místních svahů. Roku 1534 se osada rozrostla, přicházeli noví obyvatelé a mezi nimi byli také Židé. O sto let později dostali Židé privilegium vlastní samosprávy a začalo se zde utvářet pevné židovské ghetto. Velký rozmach zažilo ghetto v 18. stol., kdy Marie Terezie vypověděla Židy z Prahy. Stavěli hřbitovy, první synagoga stála na místě Koželužské ulice od roku 1592. V roce 1845 přišly ale povodně a Židé si, kvůli špatné poloze u řeky, postavili synagogu na dnešním místě přímo na palmovské křižovatce. Poezii místa tvořily křivolaké uličky s pavlačovými domy s byty v prvním patře, kvůli častým povodním. Židů bylo v některých dobách opravdu více než křesťanů. Zanechali Dolní Libni svůj svéráz dodnes.

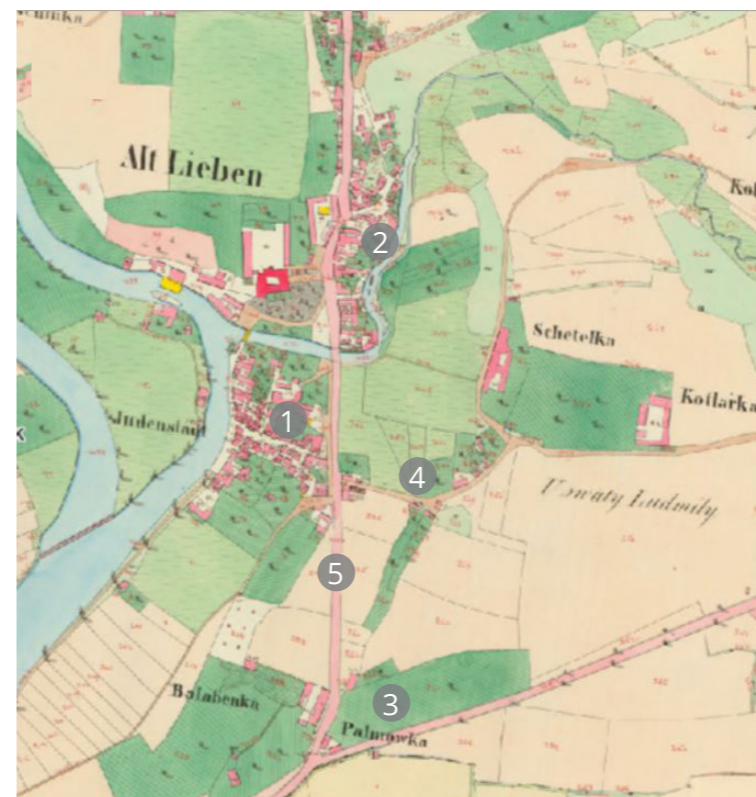
V roce 1781 podepsáním tolerančního patentu Josefem II. se pevné hranice židovského ghetta uvolnily. Židé začali migrovat až je za druhé světové války odvezli do koncentračních táborů a mnozí se domů už nikdy nevrátili.

### Průmyslová revoluce

Od první poloviny 19. stol. začala vznikat tzv. Nová Libeň díky rozmachu průmyslu. Prvním impulzem bylo postavení továrny na parní stroje bratří Thomasů, později strojírenská Rustonova továrna. Začátkem 20. století podnik přešel do vlastnictví Elektrických podniků města Prahy. Později místo fungovalo jako údržba všech vozidlů městské hromadné dopravy a díky tomu zde byly přivedeny tramvajové koleje. Začaly se stavět činžovní domy pro dělníky, zpravidla pavlačové. V roce 1901 byla Libeň připojena díky zemskému zákonu k Praze.

Postavil se libeňský přístav s překladištěm. Další důležitou stavbou byl dřevěný most přes Vltavu, který Libeň spojoval s Holešovicemi. V 70. letech se do území dostala i železnice. Z Libně se stala průmyslová čtvrť a její parcelní uspořádání se zachovalo dodnes. Nepravidelnost venkovských budov se začaly bít s novými nájemními domy, které měly pravidelné blokové uspořádání.

- (1) Židovská obec vznikala v blízkosti dnešních ulic Voctářova, Vojenova, Chocholouškova a Zenklova.
- (2) Stará Libeň, křesťanská část.
- (3) Palmovka.
- (4) Dnešní ulice Na Hrázi, která si z části zachovala svůj původní tvar a charakter.
- (5) Stará cesta na Starou Boleslav.



Stabilní katastr 1842. ▲



Dochovaný dům v Koželužské ulici, za ním administrativní budova Metrostavu. ▲

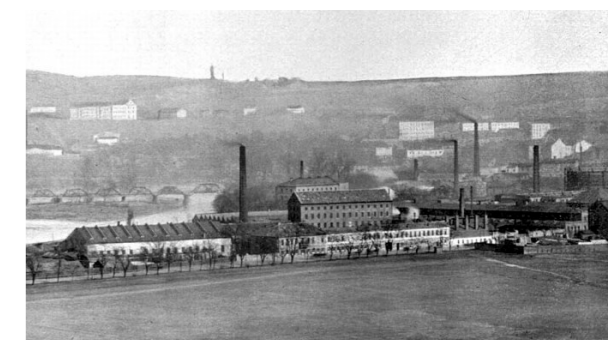


Libeňské židovské město. ▲

- (6) Rustonka.
- (7) Nové činžovní domy.
- (8) Železnice se stanicí Dolní Libeň.
- (11) Libeňský pivovar.
- (12) Nová cesta na Krejčířek.
- (13) Přístav.



Výškopis 1920. ▲



Rustonka. ▲



Sokolovská ulice v 90. letech 19. stol., u Rustonky. ▲

### Doba meziválčná

Velký zásah do území přinesla přestavba Vltavského meandru. Nevyužívané přístavní překladiště ztratilo význam a rameno Karlínského a Libeňského přístavu se zasyvalo. Tím vznikl prostor pro budoucí zástavbu. Libeňský most byl nahrazen betonovým mostem a výstavba nájemních domů dále pokračovala do meandru říčky Rokytky.

### Doba poválečná

Přinesla velké škody s vybombardováním území továren. Druhá světová válka Židy vyhnala. Jejich obydlí bylo srovnáno se zemí. Smutný osud měl i starý židovský hřbitov. Postupně s výstavbou nádraží Dolní Libeň a stavbou Libeňského mostu se hřbitov zasypával až z něj dnes zůstala jen travnatá plocha. Stopa Židovského města se ztrácela.

### Doba totalitního režimu

Tato doba měla pro dnešní vzhled území velký vliv hlavně z hlediska vzniku nových dopravních staveb. Kvůli výstavbě Severojižní magistrály bylo zbouráno 1985 Těšnovské nádraží a postupně se rušilo i nádraží Dolní Libeň s celou tratí. Na křižovatku Palmovky byly položeny tramvajové koleje. V rámci dnes ještě stále budoucího projektu vnitřního městského okruhu, který má zmírnit Severojižní magistrálu se postavila mimoúrovňová silnice Čuprova u Balabenky. Koncem 80. let přišly nemalé dopady s výstavbou metra B se stanicemi Palmovka a Vysočanská, spolu s autobusovým nádražím. Sérii staveb doplňovala tramvajová estakáda na Krejčířce.

### Palmovka

Dolní Libeň je posetá několika kopci, na kterých bývaly vinice. Zakládal je tady Karel IV. už ve 14. stol.. Jednou z těchto viničních usedlostí byla i Palmovka. Svůj současný název dostala až v 17. stol., kdy se dcera majitele provdala za Daniela Palmu. Rodina vinice udržovala více jak půl století, ale časem přišli noví majitelé a Palmovka změnila svou podobu. Na konci 19. stol. byl pozemek rozparcelován a začaly se zde stavět činžovní domy a tím stará viniční usedlost zanikla.

- (14) Zkrácení Vltavského meandru a zasypání Rohanského ostrovu.
- (15) Přerušení ulice Vojanova, kvůli výstavbě Libeňského mostu.
- (16) Výstavba nájemních domů podél Rokytky.
- (17) Železnice se stanicí Dolní Libeň.
- (18) Počátek vzniku kolonií Na Hájku a Nad Kotlaskou.

- (18) Mimoúrovňová křižovatka Čuprova u Balabenky.
- (19) Autobusové nádraží.
- (20) Tramvajová estakáda na Krejčířce.
- (21) Zasypaný židovský hřbitov.



Orientální plán 1938. ▲



Provizorní dřevěný most, stavba 1903. ▲



Železobetonový most Pavla Janáka, stavba 1930. ▲



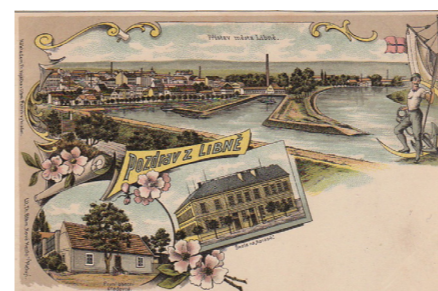
Ortofoto 1996. ▲



Stavba metra, konec 80. let 20. stol. ▲



Demolice starých domů před stavbou metra. ▲



Malebná Palmovka, 1899. ▲



Palmovka, pohled do ulice Sokolovská, 1920. ▲

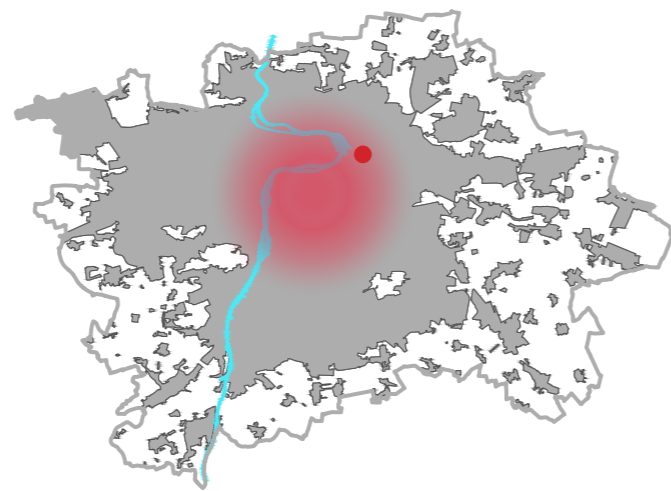


Palmovka, pohled do ulice Zenklova před stavbou metra. ▲

## Širší vztahy

### Poloha

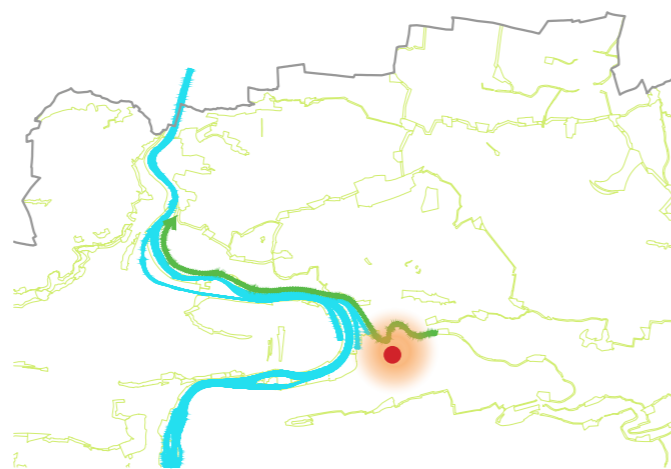
Palmovka je součást městské čtvrti Libeň ležící na jihu v tzv. Dolní Libni. Ta náleží městské části Praha 8. Patří mezi důležité metropolitní subcentrum díky perfektnímu dopravnímu propojení s centrem Prahy a má významnou polohu u řeky Vltavy, kde se napojuje s nábrežní krajinou. Městská čtvrť Libeň má 33 540 obyvatel a její katastrální výměra činí 7,38 km<sup>2</sup>.



- centrum Prahy
- území Palmovky
- zastavěné území

### Krajina

Leží na mírně zvlněném terénu mezi třemi kopci, a to chatovou oblastí Nad Kotlaskou, Thomayerových sadů a územím, kde dnes stojí libeňský plynovod. Je formována meandrem říčky Rokytka, která se vlévá do Vltavy. Oblast postrádá rekreační a parkové centrum, a právě Rokytka a její povodí mají velký potenciál se jím stát. Rokytka navazuje na povodí Vltavy, které je dnes přístupné pro pěší a cyklistickou dopravu. Krajinný pás podél Rokytky v návaznosti s Vltavským pásem propojuje Dolní Libeň s parky jako jsou Thomayerovy sady, PP Bílá skála, okolí trojského zámku. Další potenciál stát se rekreačním parkem a rekreační oblastí má území kolem libeňského plynovodu a chátrajícího protiatomového krytu, který je téměř 20 let ve fázi hrubé stavby.



- oblast Dolní Libně
- území Palmovky
- Územní systém ekologické stability

0 150

- přírodní památka
- městské parky
- nefunkční biokoridor s biocentrem
- řešené území





## Doprava

Palmovka je důležitým městským dopravním uzlem a je tomu tak po staletí. Na této křižovatce se vyskytuje v současnosti hned několik druhů městské hromadné dopravy, a to stanice metra B Palmovka, tramvajová trať a autobusové stanoviště, které je dnes zřídka využíváno a spíše funguje jako zastřešení temného života na Palmovce. Historické dopravní zásahy Palmovku formují natolik, že je to na pohled nepřehlédnutelné. Palmovka fungovala jako východní brána do Prahy, po stavbě dřevěného Libeňského mostu v roce 1903 se více přiblížila druhému břehu Vltavy. V roce 1930 byl pak navržen architektem Pavlem Janákem a inženýrem Františkem Menclem betonový současný most. Dalším krokem k dopravnímu propojení přispěla výstavba estakády z Krejčárku na Palmovku v roce 1989, kdy se tato oblast spojila s metrem na Palmovce.

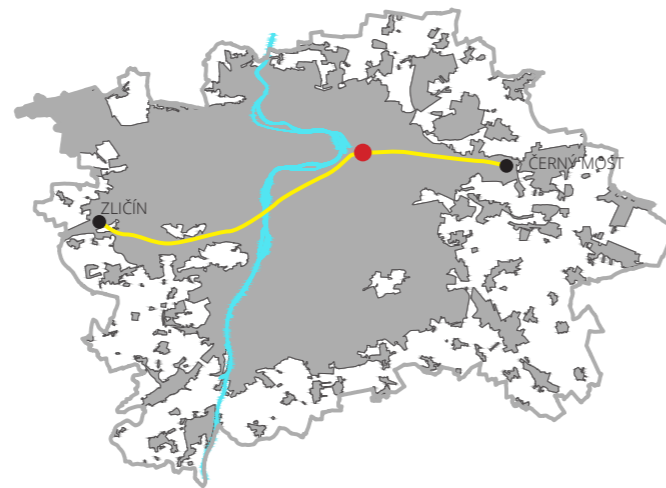


Schéma pražského metra linky B s konečnými stanicemi. ▲

### Tramvajová trať

Na začátku 20. stol. zde jezdily první elektrifikované tramvaje trasu Praha - Libeň - Vsočany dnešní Sokolovskou až Zenklovou ulicí a křížily se s vlakovou dráhou Těšnov - Lysá nad Labem. Díky tomu vznikaly zácpy tramvajů, protože vlak měl přednost. Proto se po dokončení Libeňského mostu trať na Sokolovské zrušila a jezdila pouze do Holešovic a už ne do Karlína. V roce 1950 byla zprovozněna palmovská smyčka v ulicích Zenklova, Novákových a Palmovka, a tak mohla být opět zprovozněna trať ze Sokolovské ulice. Smyčku přerušila v roce 1989 výstavba metra trasy B a poté ji také definitivně zrušila výstavba kolejí v ulicích Na Žertvách a U Balabenceky v Horní části Palmovky.



Stará smyčka objížděla jeden blok. ▲



Dnes smyčka objíždí sedm bloků. ▲

### Železniční trať

První je z roku 1872 Trutnov - Kralupy nad Vltavou a funguje dodnes (modře). V roce 1877 se postavila nová železniční trať s nádražím Dolní Libeň, která vedla z Těšnova přes Palmovku do Lysé nad Labem (fialově). Tato trať fungovala téměř 100 let. Její zrušení způsobilo kolem roku 1985 zbourání Těšnovského nádraží kvůli výstavbě Severojižní magistrály a následného vybudování mimoúrovňové silnice na Balabence.

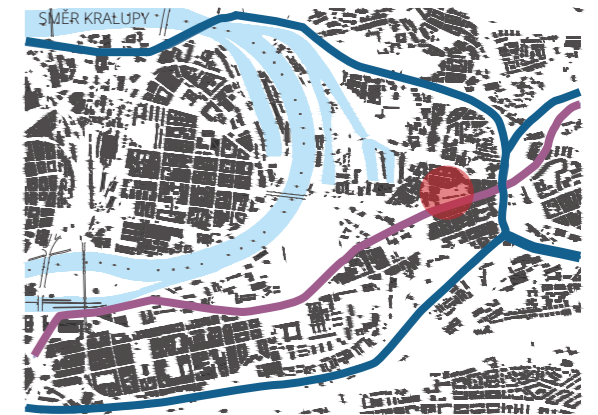


Schéma železničních tratí. ▲

### Metro

Tato dopravní linka je pro vývoj Prahy velice důležitá. Jeho vybudování ale přineslo spoustu obětí. Byly zbourány dva celé bloky mezi ulicemi Na hrázi a Na Žertvách, roh bloku u palmovské křižovatky. Stanice metra byla schválena kolem roku 1985 za vlády komunistického režimu a architekt Ing. Jaroslav Pauer se musel podřídit nízkému rozpočtu a na okolní zástavbu se moc nehledělo. Stanice byla dokončena roku 1990. Je hloubená založena na rozsáhlé stavební jámě, která je zajištěna kotvenými podzemními a pilotovými stěnami ležícími osm a půl metru pod hladinou podzemní vody. Nástupiště dosahuje hloubky až dvanáct metrů. Na území autobusového stanoviště je umístěn výdech metra.



Ortofoto mapa z roku 1975, před stavbou metra. ▲



Ortofoto mapa z roku 1988, během stavby metra. ▲

### Autobusové nádraží

Po výstavbě metra následovalo autobusové nádraží zvané Náměstí Bohumila Hrabala. Mělo čtyři nástupiště, které fungovaly pro autobusy příměstské dopravy. Nádraží leželo na poslední zastávce metra, na tehdejší periferii. Dnes už vede linka B až na Černý most. Z nástupiště se staly parkoviště, tzv. Park and Ride v návaznosti na metro. Palmovka je pro autobusy konečná zastávka. Ze stanic jezdí tři městské linky a jedna dálková (viz tabulka).



Schéma autobusové dopravy v okolí Palmovky, DPP.

Autobusové stanoviště Palmovka			
Č. linky autobusu	Trasa	Druh spoje	Čas intervaly
<b>Zastávka 1</b>			
109	Palmovka - Dolní Počernice	Atobusová linka	5 min, 10 min, 15 min, 20 min
239	Palmovka - Sídliště Rohožník	Atobusová linka	15 min, 30 min
<b>Zastávka 2</b>			
140	Palmovka - Letňany - Miškovice	Metrobusová linka	krátký interval cca 5min přes den spojení s metrem linky C Prosek a Letňany
<b>Zastávka 3</b>			
185	Palmovka - Letňany - Kbely	Atobusová linka	
H1	Chodov - Palmovka - OC Černý Most		7 spojů za den
302	Palmovka - Letňany - Kbely - Přezletice	Atobusová linka	30 min
<b>Zastávka 4</b>			
959	Palmovka - Depo Hostivař - Kostelec	Noční dálková linka	jednou za den v 1:11 h
953	Palmovka - Letňany - Brandýs nad Labem	Noční dálková linka	60 min od 1:11 - 4:11 h
<b>Zastávka 5</b> Výstupní			

### Automobilová doprava

Křižovatka na Palmovce je v současnosti přístupná jen pro tramvajovou dopravu. Tramvajové linky jezdí v poměrně častých intervalech, a proto by nebylo možné zkoordinovat automobilovou a tramvajovou dopravu.

Z hlediska dopravního zatížení vede největší proud automobilů z Rohanského nábřeží. Na invalidovně se rozlévá do silnic Voctářova, která navazuje buď na ulici Zeklova nebo do ulic Kotalaska a Ronkova a dále pokračuje na mimoúrovňovou silnici Čuprova, která má být v budoucnu vnitřním okruhem Prahy.

S tímto projektem je spojen projekt vybudování dvou větví nových silnic Pobřežní IV, které navazují na Pobřežní III (Rohanské nábřeží).

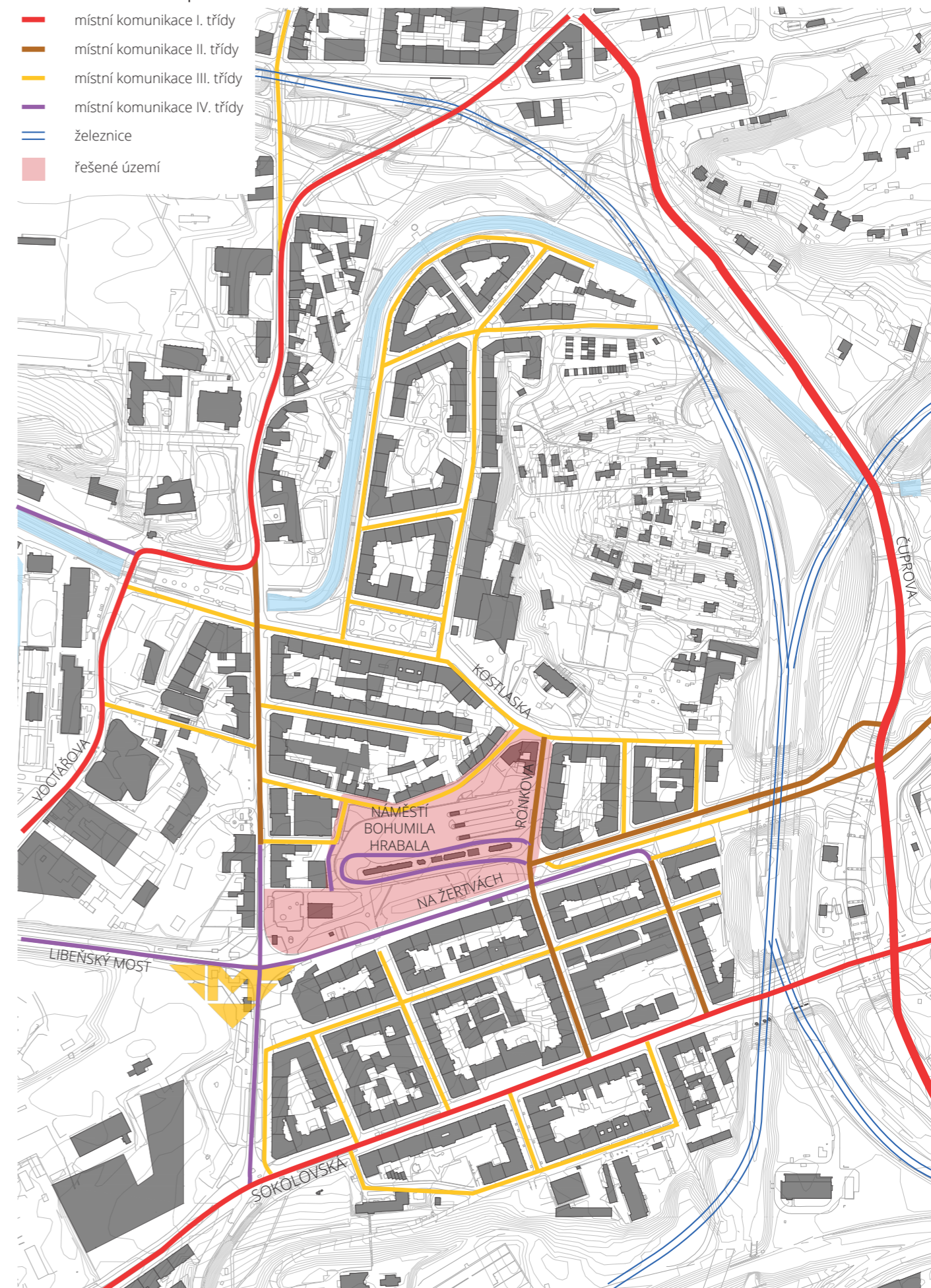
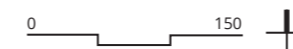
Jižní větev (1) má vést z křižovatky Sokolovská - Švábky - Pod plynojemem. Je navržena jako jednosměrná dvouproudová.

Podle územního plánu má druhá severní větev (2) vést přes centrum Palmovky, z části vedená v tunelu a z části nadzemní. Taktéž jako jednosměrná dvouproudová do centra.

Tyto větve mají snížit počet automobilů v ulici Sokolovská.



Platný územní plán města Prahy.

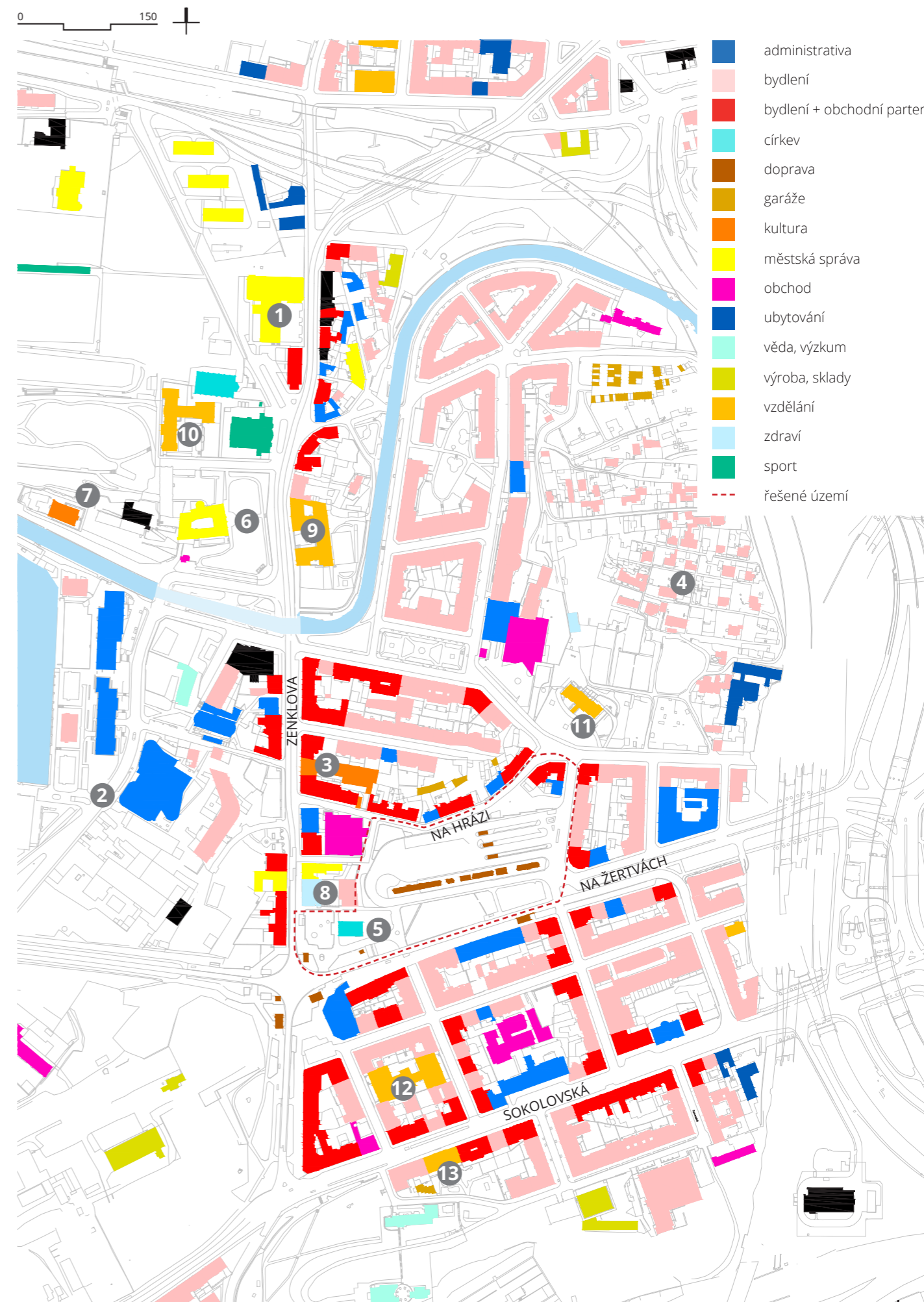


## Funkční analýza

V území převládá funkce bydlení. Obchodními ulicemi jsou Zenklova, Sokolovská a Na Žertvách. Objevují se zde bytové domy s obchodním parterem a administrativou. Obslužný parter se nachází také v ulici Na Hrázi. Bytová funkce je umístěna až v druhém podlaží.

Typickým prvkem starých židovských domů bylo právě obytné druhé podlaží a prázdný či obchodní parter kvůli častým záplavám.

- (1) Městský úřad Prahy 8. ►
- (2) Administrativní komplex na území staré židovské čtvrtě.
- (3) Divadlo pod Palmovkou.
- (4) Chatová oblast nad Kotlaskou.
- (5) Nefungující Židovská synagoga.
- (6) Libeňský zámek.
- (7) Löwitův mlýn.
- (8) Poliklinika.
- (9) Základní škola Bohumila Hrabala.
- (10) Gymnázium.
- (11) Mateřská škola.
- (12) Základní škola na Palmovce.
- (13) Mateřská škola na Palmovce.





Chatové oblasti Na Hájku a Nad Kotlaskou vznikaly na libeňských vršcích už od roku 1938. Zástavba má rozvolněnou parcelaci a drobný charakter. Z kopce je krásný výhled na Palmovku a okolí. V 50. letech chtěl magistrát chatky zbourat, kvůli nedovolené stavbě, ale většina z nich přežila. Dnes domky fungují jako rekreace a v některých se dokonce bydlí.

Nájemní zástavba vznikala v meziválečné době jako navázání na výstavbu činžovních domů pro dělníky místních továren z poč. 19.stol. Zástavba má charakter městských bloků, které se přizpůsobují meandru říčky Rokytky.



Bloková činžovní zástavba vznikala s příchodem průmyslové revoluce. Uzavřené bloky se přizpůsobují terénu. Nachází se zde starší drobná zástavba v ulici Na Hrázi, která si zachovala svůj původní tvar.



Blok, který je pozůstatkem parcelace židovského ghetta a dotváří ulici Zenklovu.



Nejstarší dochovaná stopa staré Libně. V této oblasti žili křesťané. S židovským ghettem byla oblast rozdělena říčkou Rokytkou. Drobná zástavba, která se vine podél ulice Zenklova, ale působí neuspořádaně.



Nový administrativní komplex s bytovými domy ležící na území tehdejší židovské čtvrtě. Zástavba je solitérní s vyšší podlažností.



Činžovní zástavba, která vznikla v reakci na průmyslovou revoluci poč. 19.stol.. Na území se postavilo několik továren a domy sloužily jako obydlí dělníků. Tato oblast leží na mírném severním svahu a má pravidelnou blokovou parcelaci.

0 150



# 04 | INTERPRETACE

## *Roztříštěnost a neuspořádanost*

Charakterem Dolní Libně jsou různorodé fragmenty zástavby a neuspořádanost je její poznávací znamení. Roztříštěnost však způsobují jizvy dopravních zásahů, které přicházejí i se současným plánováním.

## *Charakter periferie*

Území Palmovky má dnes charakter periferie, a přitom leží v subcentru města. Historické změny byly rychlejší než přirozený městský vývoj a v současnosti je těžké se s těmito provizorními zásahy srovnat. Palmovka ztrácí malebný ráz místa, i když ho má stále v sobě.

Právě díky své poloze je i dnes vystavována spousta velkých územních zásahů, které nezvládá vstřebávat a tak vzniká nespolečné čtvrtě s okolím.

## *Měřítko*

Dolní Libeň zachovala své drobné měřítko staveb. Proto by měla i nová zástavba, která je v úzkém kontaktu se stávající zástavbou, tento směr následovat.

## *Centrum*

Palmovka je centrum čtvrtě. Je to dopravní křižovatka, která propojuje jádro Prahy s jeho východní částí.

## *Polyfunkce*

Správná míra bytových a nebytových prostor je základem fungujícího současného města.

STARÁ DROBNÁ ZÁSTAVBA  
HUSTÁ DOPRAVA  
NEUSPOŘÁDANOST

ROKYTKA  
BYTOVÉ DOMY  
KLIDNÁ OBLAST  
OTEVŘENÝ BLOK

VÝHLED  
KOLONIE CHATEK  
PŘÍRODA VE MĚSTĚ

BULVÁR  
OBCHODNÍ ULICE  
KULTURA  
RUCH  
NEUSPOŘÁDANOST

ADMINISTRATIVNÍ CENTRUM  
FREKVENTOVANÁ SILNICE

METRO  
BUS  
BETONOVÉ ZDI  
NEVYUŽITÝ PROSTOR  
ROZTŘÍŠTĚNOST

KOMPAKTNÍ BYTOVÁ  
ZÁSTAVBA  
OBCHODNÍ ULICE  
PRAVIDELNOST

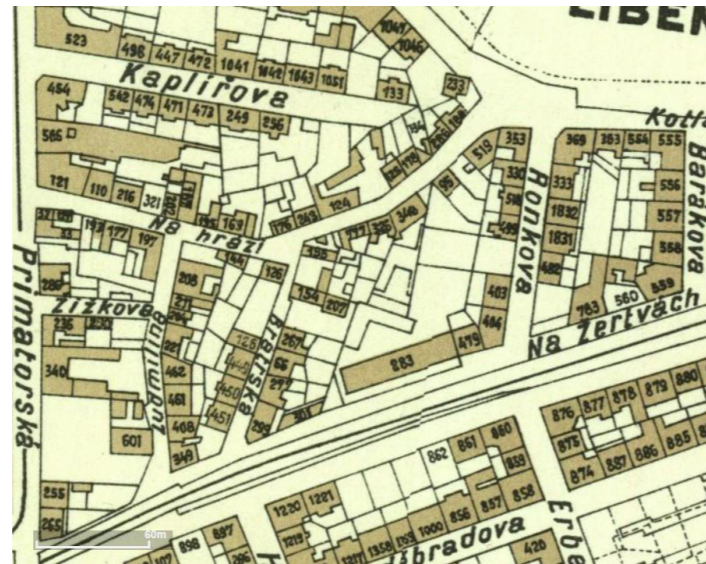
NEDOKONČENOST  
PŘÁZDNOTA  
ŽIDOVSKÝ HŘBITOV



# 05 | NÁMĚSTÍ BOHUMILA HRABALA

## Historie

Na místě dnešního Náměstí Bohumila Hrabala stály dva bloky činžovních pavlačových domů a dnes již zaniklá ulice Bratrská s malým náměstím, která propojovala ulice na Žertvách a Na Hrázi. Autobusové nádraží se zde postavilo v roce 1990 a sloužilo pro příměstské linky.



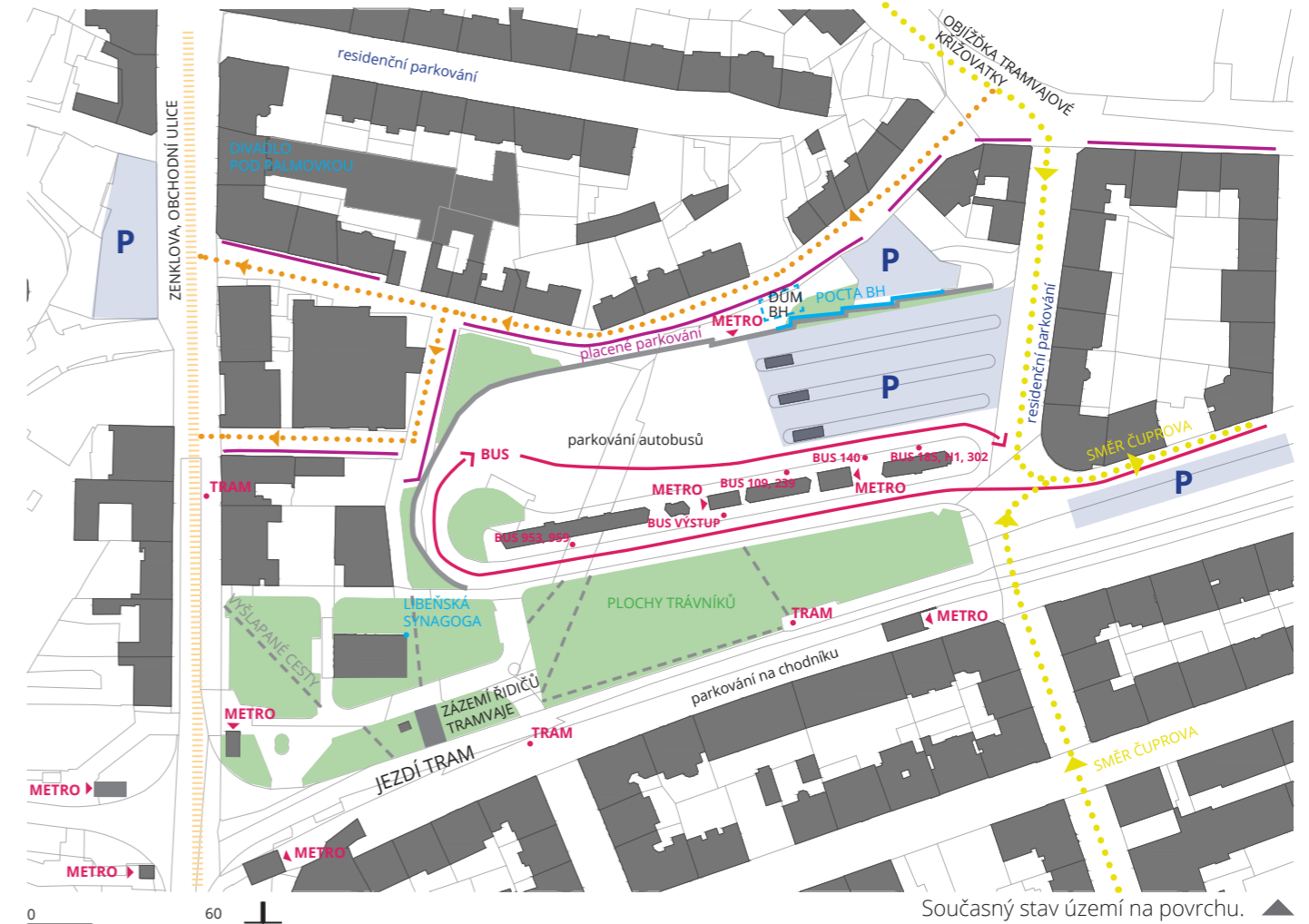
Orientační plán 1938. Dva bloky, které byly zbourány díky výstavbě metra a autobusového nádraží.

## Současnost

Nádraží je znečištěné a v nočních hodinách se z místa stává nebezpečná lokalita. Území se rozkládá na severním svahu, který je převýšen k ulici Na Žertvách. Aby stanoviště mohlo fungovat, musela se ze svahu udělat rovná plocha a ulice Na Hrázi tak sousední s mrtvou betonovou zdí.



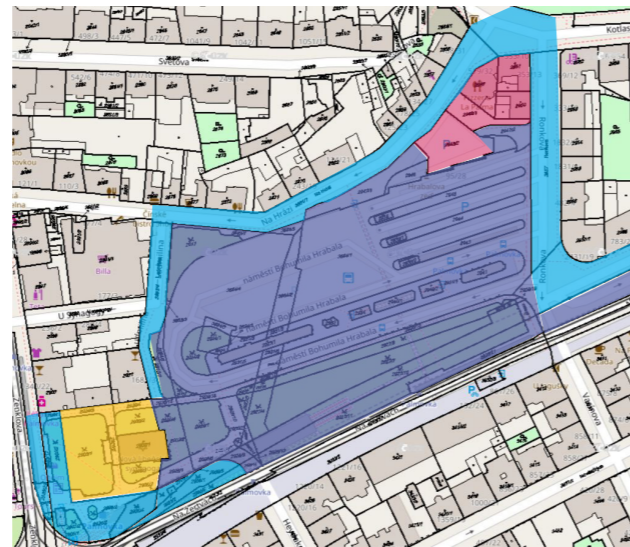
Ortofoto 2017. Autobusové nádraží dnes. Z bloků zbylo nároží mezi ulicemi Na Hrázi a Ronkova.



Současný stav území na povrchu.

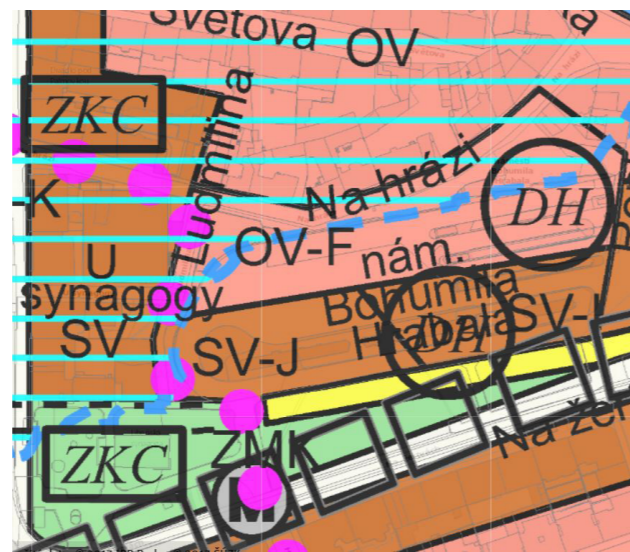
Majetkoprávní vztahy

- Hlavní město Praha
- Dopravní podnik Praha
- Židovská obec v Praze
- Soukromí vlastníci



Pražský územní plán

- OV - všeobecně obytné
- DH - parkoviště P+R, plochy a zařízení hromadné dopravy osob
- SV - všeobecně smíšená
- Komunikační síť
- Kultury a církve
- Vedení metra
- Záplavové území
- Hranice území se zákazem výškových staveb



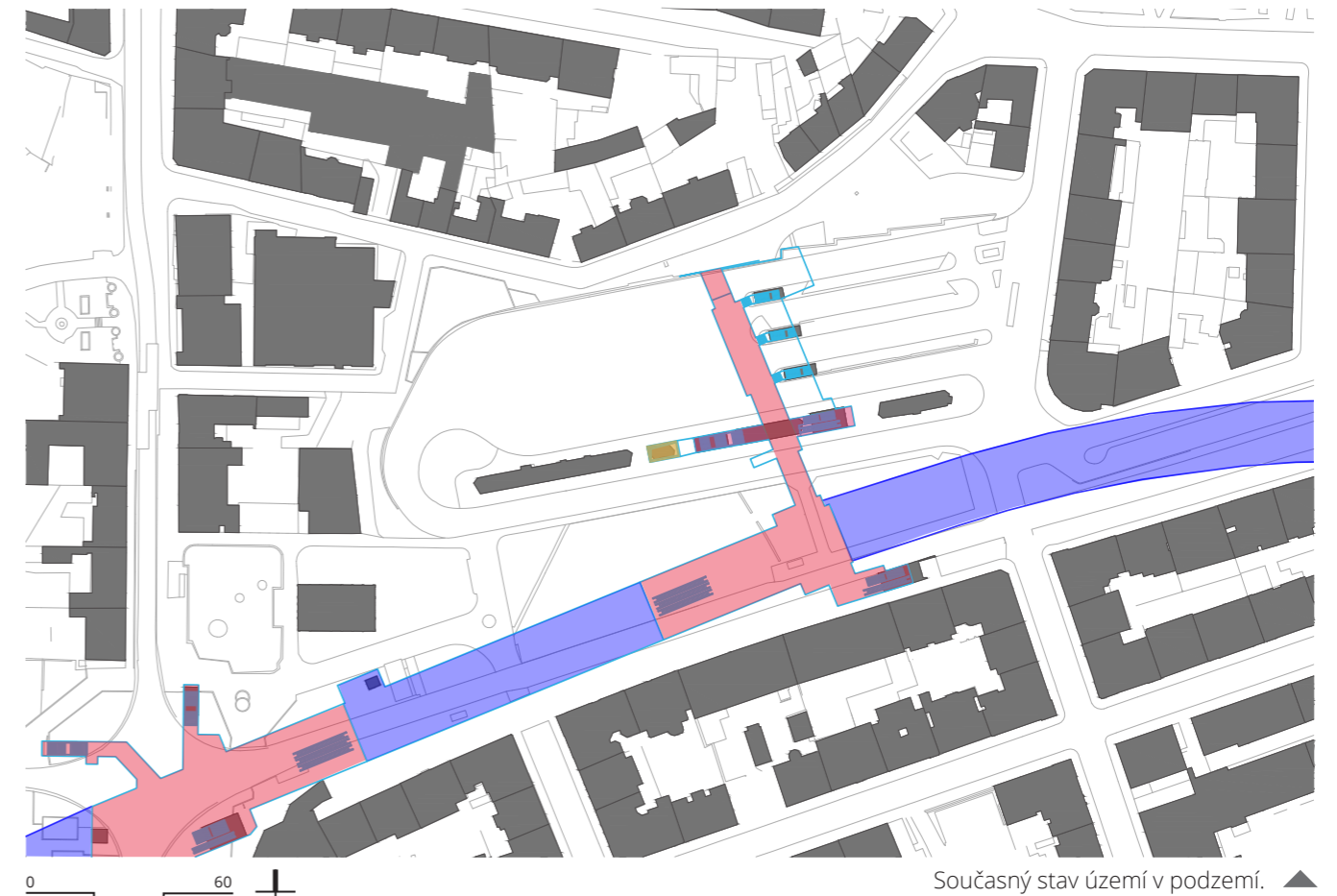
Inženýrské sítě

- Silnoproud
- Kanalizace
- Plyn
- Slaboproud
- Vododvod

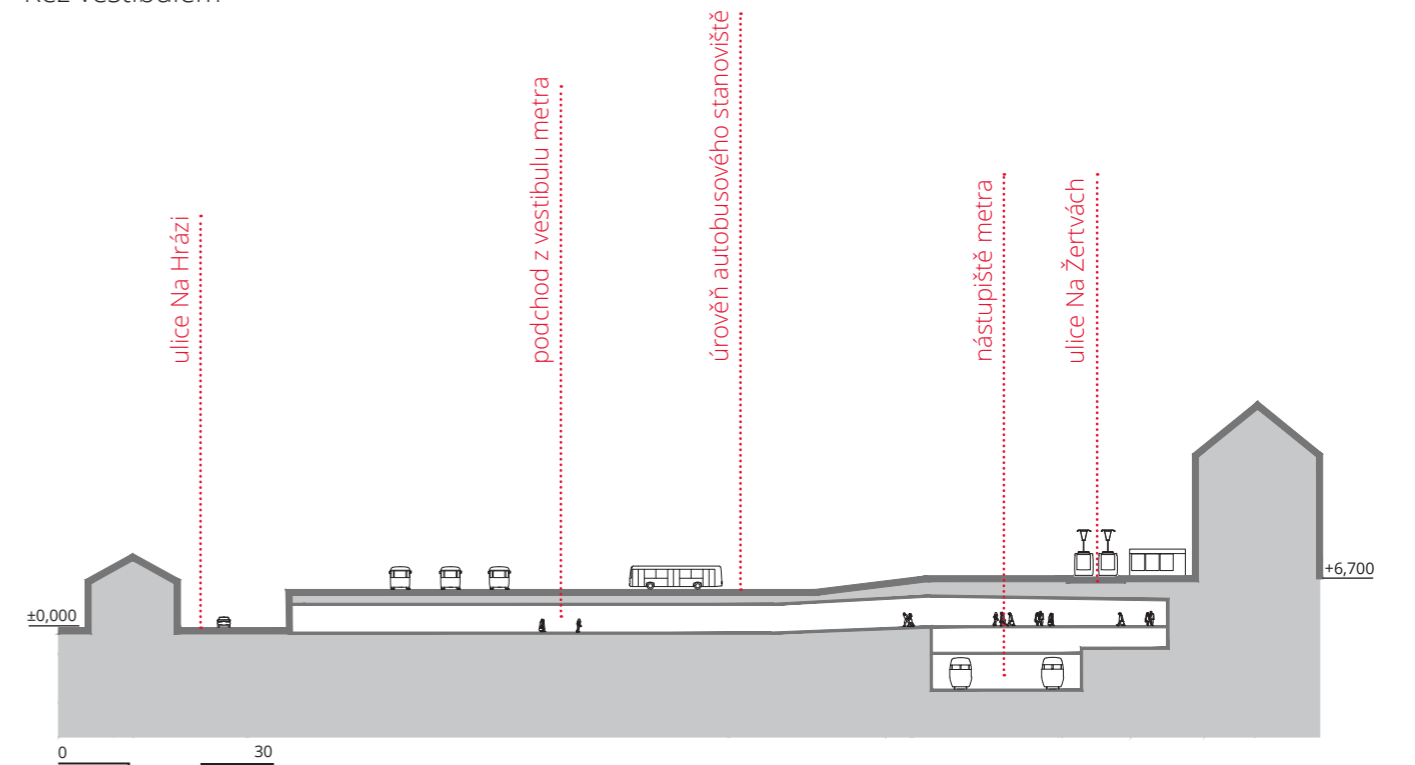


Poloha metra

- vestibulu
- nástupiště a směr
- výdech



Řez vestibulem





**Dům Bohumila Hrabala** ▲  
 Na místě, kde stával, vytvořila výtvarnice Tatiana Svatošová vzpomínku na tohoto významného spisovatele. Bohumil Hrabal často psával o Libni ve svých knihách. V díle „Život bez smokingu“ se o Libni zmiňuje takto: „...mě fascinovala Libeň...ulička Na hrázi, hlavní třída, postranní uličky vedoucí do Židů, ulice Bratrská...a hlavně potok Rokytky, to všechno mě uvádělo v úžas, procházel jsem se i v noci, tak jsem se nemohl nasytit poezie této periferie, ...a pokaždé jsem byl zasažen bleskem, tak zamilovaný jsem byl do této periferie, rámované Maninami a Vltavou a její navigací, nad kterou se tyčily vrchy Bulovky a Hájku s Červenou bání.“



**Libeňská synagoga** ▲  
 Tato nová synagoga byla umístěna poněkud dál od židovského ghetta z důvodu častých záplav. Byla postavena v novorománském slohu s orientálními prvky. Hlavní část je trojlodní s postranními galeriemi na mohutných pilířích. Předpolí synagogy bylo oploceno a ohraničeno domy. Dnes stojí synagoga na křižovatce osamocená a ztrácí se ve spleti vegetace. Obřady se už dnes nedělají, ale místní spolky se snaží v synagoze pořádat různé kulturní akce.

Fotodokumentace území

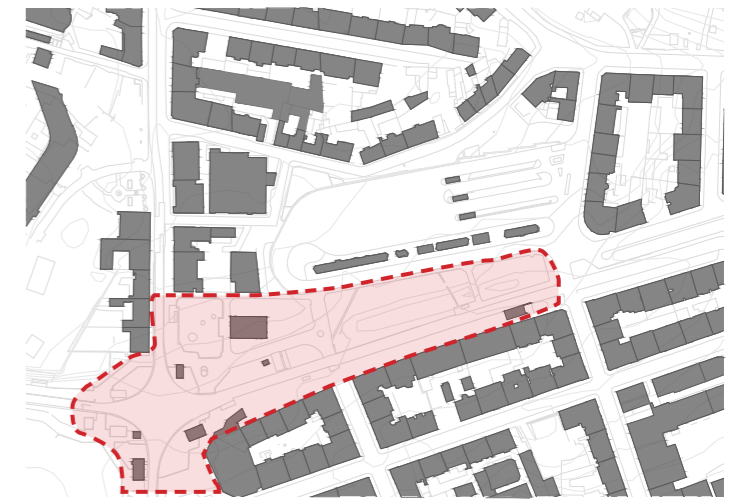




*Definování centra Dolní Libně*

Palmovka je potenciaální centrum Dolní Libně. Je dobře napojená na městskou hromadnou dopravu a stavebně prožívá svůj rozvoj. Roztříštěnost veřejného prostoru tomu neodpovídá.

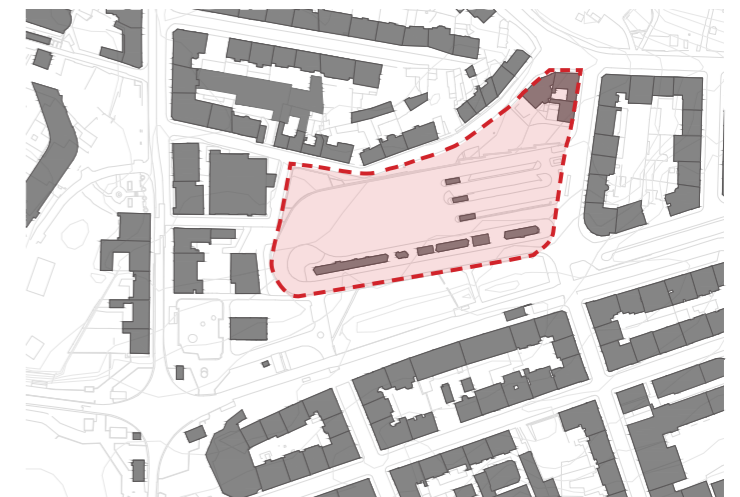
Palmovka potřebuje jasně vymezit místo centra, dodat mu náplň a odpovídající charakter.



*Doplnění struktury do území a jeho propojení*

Předimenzovaná plocha nádraží nevymezuje veřejná prostranství, naopak své okolí degraduje a nereflektuje tvar terénu.

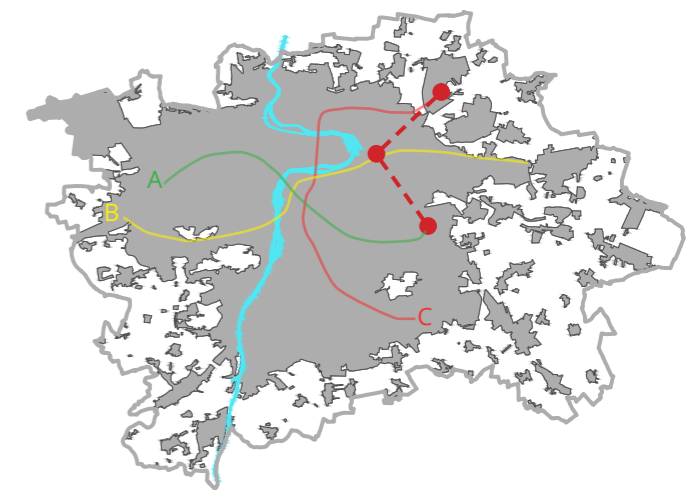
Nově vytvořená struktura by měla reagovat na terén, vytvořit kvalitní veřejná prostranství a zapojit se do okolí.



*Doprava v území*

Autobusové nádraží již není na konečné metra, a proto částečně pozbylo své funkce.

Logickým přesunutím konečných autobusových zastávek na konečné zastávky linek metra C (Letňany) a A (Depo Hostivař) umožní plně využít potenciálu území.



# 07 | NÁVRH

Navržená urbanistická struktura si klade za cíl propojit blokovou zástavbu na jihu s ulicí Na Hrázi, která je lemována domy s drobnějším měřítkem a znovu nalézt ztracený charakter místa.

Autobusové nádraží nerespektuje převýšení mezi ulicemi Na Hrázi a Na Žertvách, které je cca 7m. Východiskem návrhu je propojení těchto úrovní.



Návrh respektuje uliční čáry a tvoří jasné uliční profily.

Ulice Na Žertvách bude přeměněna na pěší zónu a zakončena náměstím v jehož středu bude zachována stávající synagoga (1).

V zálivu v ulici Na Hrázi navrhuji intimní zákoutí věnované památce Bohumila Hrabala (2). Místo svým charakterem a měřítkem odkazuje na částečně již neexistující zástavbu, kterou spisovatel důvěrně znal a byla mu inspirací.

Vytvářím prostory pro komunitní život a mým cílem je nalézt charakter místa. Úzké ulice mezi bytovými domy tvoří intimitu a zároveň jsou propojeny s okolním veřejným prostorem.



Řady převážně bytových domů jsou orientovány severojižně kolmo na terén. Ulice mezi nimi jsou rozděleny na pobytové a servisní.

Pobytové ulice jsou úrovně napojeny na pěší zónu v ulici Na Žertvách, sledují terén a ústí schodištěm do ulice Na Hrázi.

Servisní ulice taktéž sledují terén, ale o podlaží níže než pobytové ulice. Do servisních ulic se vjíždí z ulic Na Hrázi a Ludmili-na a polosuterén bytových domů je využit pro kryté parkovací stání. Servisní a pobytové ulice jsou vzájemně propojeny venkovními schodišti, které umožňují příčnou prostupnost.

Ulice za hmotou, která přiléhá k náměstí, je propojena skrz pasáž a parter je určen pro komerční prostory. Pod těmito domy se nacházejí dvě patra krytých garáží, a proto ulice nekomunikuje s ulicí Na Hrázi, ale s ulicí U Synagogy.



Židovská synagoga je dominantou nově navrženého náměstí. Uvolňuji její předpolí od přebytečné vegetace a nechávám ji vyniknout jako symbol historie území (3).

V navržené hmotě, která ohraničuje tvar náměstí, je integrován nový vstup do metra. Ten pak dále ústí do servisní ulice a propojuje ulici Na Hrázi s vestibulem metra (4).

Výdech metra je integrován do jedné z hmot přiléhajících k ulici Na Žertvách. (5)

Autobusové nádraží bude přesunuto na konečné stanice metra a nahrazeno novým metrobusovým porojením se společnou zastávkou pro tramvaje a autobusy v pěší zóně Na Žertvách (6).

Domnívám se, že v rámci zachování kvalitního veřejného prostoru je třeba zachovat ulici Na Žertvách jako pěší zónu a vyloučit z ní tranzitní automobilovou dopravu.



*plocha soukromých předzahrádek*



*integrovaný výdech metra do domu*



*vjezd do garáží*



*vstup do metra*



*oddělení chodníku a cesty kamennou dlažbou různých rozměrů a barev*



*dlažba z tryskaného betonu*



*kamenná dlažba náměstí, která ústí do obchodního parteru*



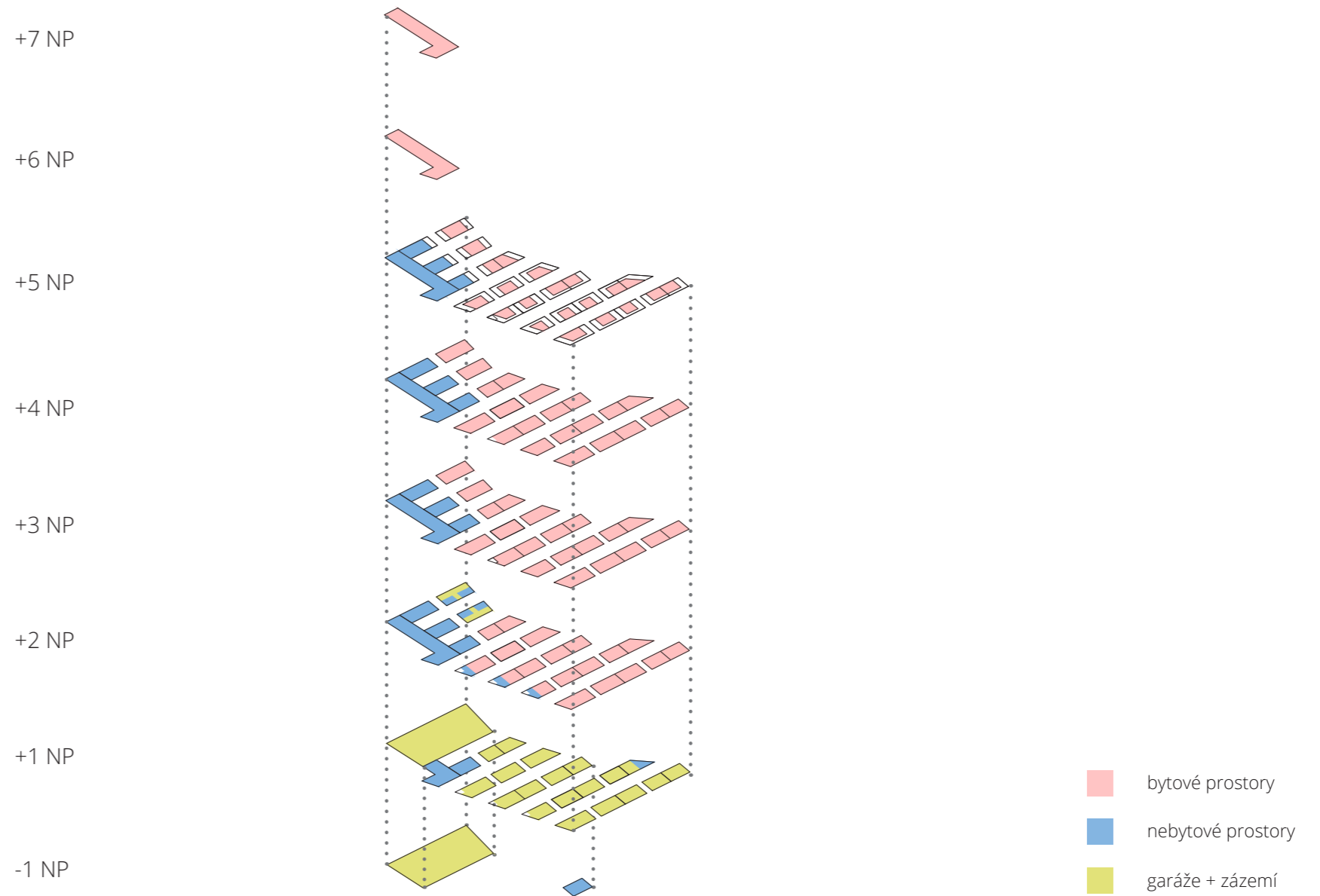


### Funkční schéma

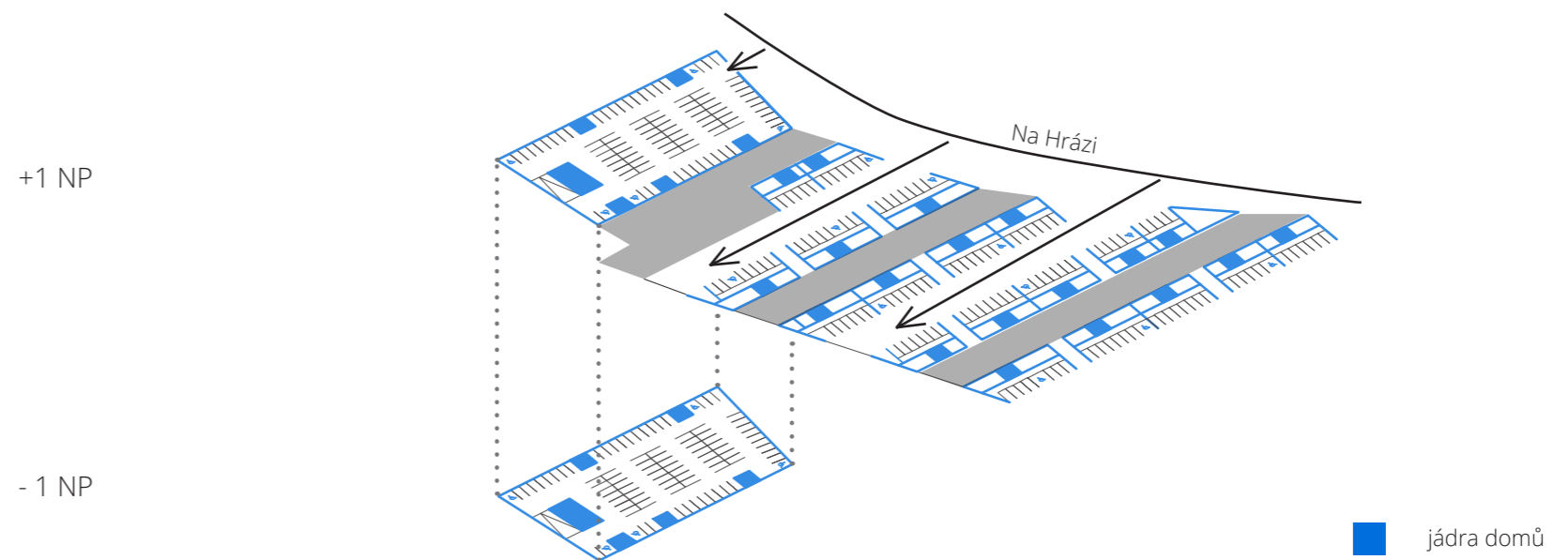
Nové hmotny tvoří především funkci obytnou, která navazuje na okolní zástavbu. Do náměstí umísťují převážně nebytové prostory.

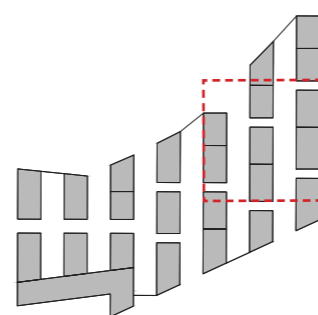
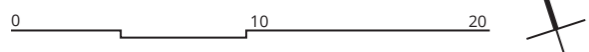
Téměř každý bytový dům má ve svém parteru garáže a zázemí domu. Od druhého podlaží následují bytové jednotky. Byty jsou v kontaktu s parterem zahrad a automobilová doprava je neruší.

Dvě patra parkovacích garáží jsou pod domy přiléhající k náměstí, které obsluhují nejen rezidenty, ale i návštěvníky.



### Parkovací schéma

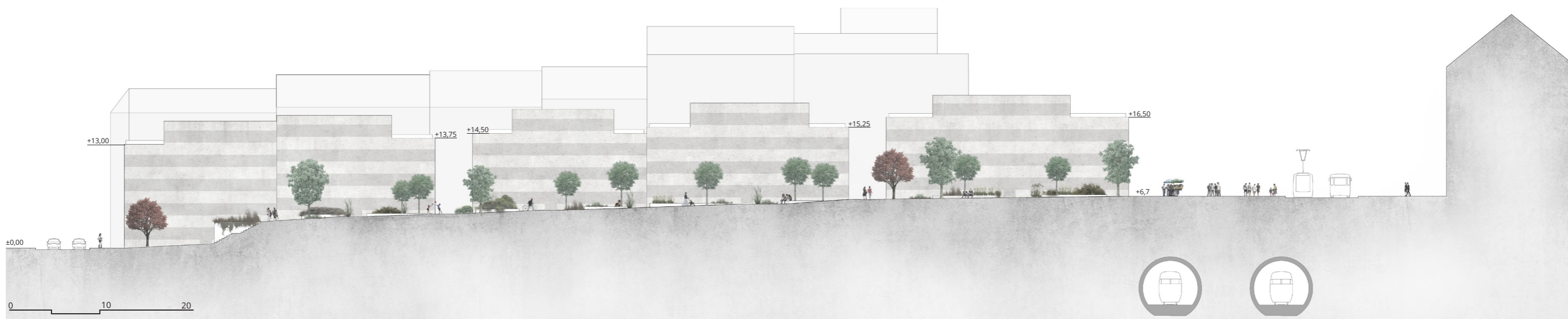


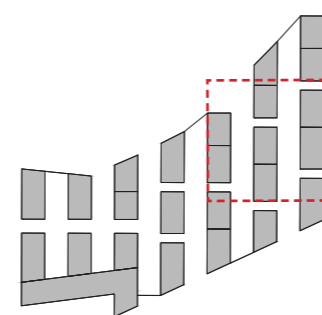


*Užitné plochy bytových jednotek*

- 1 + kk, 34 m<sup>2</sup>
- 3 + kk, 65 m<sup>2</sup>
- 4 + kk, 97 m<sup>2</sup>

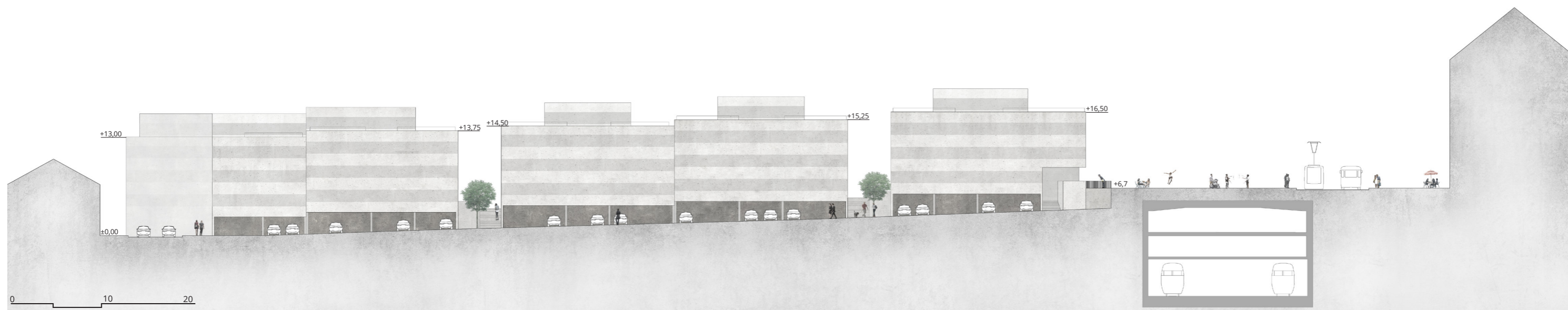
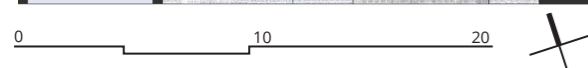
Pobytové ulice - komunitní zahrady jsou napojeny na pěší zónu ulici Na Žertvách. Sem jsou orientovány hlavní vstupy do bytových domů. Přízemní byty přímo sousedí s parterem a k obytné místnosti náleží soukromá předzahrádka. Prostor je členěn kaskádami, které vyznačují soukromé a poloveřejné plochy.





- zázemí bytových domů
- ▲ průchod přes parkovací stání do domu

V polosuterénu se nacházejí garáže a zázemí bytových domů. Servisní komunikace ústí do ulice Na Hrázi. Z této komunikace se lze dostat přímo do domu či po venkovním schodišti do pobytových zahrad. Servisní ulice je zakončena o úroveň níže než pěší zóna v ulici Na Žertvách a je propojená schodištěm integrovaným do hmoty domu.

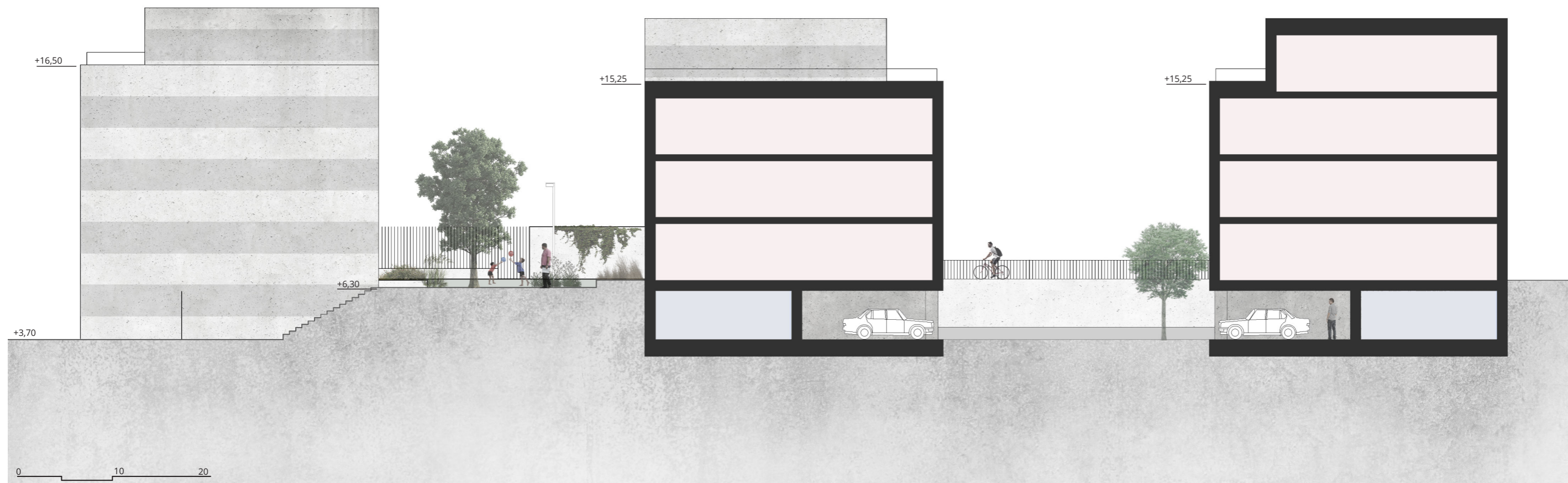




Pohled do ulice na Hrázi před a po. ▲



- bytové jednotky
- zázemí bytových domů



## Bilance

Řešená plocha: 16 350 m<sup>2</sup>



Bytové prostory:  
HPP - 23 020 m<sup>2</sup>

Nebytové prostory:  
HPP - 9 720 m<sup>2</sup>

Celkový počet parkovacích míst: 310

KPP - 2 = kompaktní zástavba městského typu

Zastavěná plocha: 8 340 m<sup>2</sup>



Plocha veřejných prostor: 4 236 m<sup>2</sup>



Plocha poloveřejných prostor: 3 800 m<sup>2</sup>



## Bibliografie

Pavel Fojtík, Marie Jílková, František Prošek, *Dějiny městské dopravy v Praze*, nakladatel Dopravní podnik hlavního města Prahy, Praha 2005, ISBN 80-239-5013-4

Bohumil Hrabal, *Svatby v domě*, nakladatelství Mladá fronta, Praha 2009, ISBN 978-80-204-2058-9

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy - Kancelář veřejného prostoru, *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*, nakladatel IPR, Praha 2014, ISBN 978-80-87931-11-0

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, *Pražské stavební předpisy 2016*, nakladatel IPR, Praha 2016, ISBN 978-80-87931-57-8

Barbora Laštovková a Jiří Kotátko, *Pražské usedlosti*, nakladatelství LIBRI, Praha 2001, ISBN 80-7277-057-8

Michal Kohout, David Tichý, Filip Tittl, *Hromadné bydlení/ Systematika prostorových typů*, nakladatelství Zlatý řez, Praha 2015, ISBN 978-80-01-05848-0

Patrik Kotas, *Dopravní systémy a stavby*, nakladatel ČVUT, Praha 2002, ISBN 80-01-02321-4

Milan Polák a Dagmar Broncová, *Praha 8 známá neznámá*, nakladatel MILPO MEDIA s.r.o., Praha 2014, ISBN 978-80-87040-30-0

Eduard Škoda, *Pražský chodec v metru*, nakladatelství Mladá fronta, Praha 2006

UNIT architekti, *Analytická studie oblasti Palmovka - součást přípravy projektu Vize Palmovka 2030*, Praha 2017, ISBN 978-80-270-1575-7

## Web

<https://www.praha8.cz/zmizela-liben>  
<https://www.prahaneznama.cz/praha-8/liben>  
<http://www.sdruzeniserpens.cz/>  
<http://www.8jinak.cz/>

## Mapove podklady:

Metroprojekt  
<http://www.geoportalpraha.cz/>  
<http://plan.iprpraha.cz/>  
<http://app.iprpraha.cz/js-api/app/atlas-praha-5000/>  
<http://www.dveprahy.cz/>  
<http://www.ikatastr.cz/>  
<https://mapy.cz/>

## Fotografie

<http://www.pragueout.cz/umeni/articles/liben-zmizely-svet-7896>  
[http://www.fabriky.cz/2007\\_rustonka/](http://www.fabriky.cz/2007_rustonka/)  
<https://www.prazskypatriot.cz/jak-vypadala-staveniste-prazskeho-metra/>  
<https://www.praha8.cz/zmizela-liben>  
<http://fotohistorie.cz/Praha/Praha-mesto/Liben/>



