

# PŘEDPOLÍ TROJSKÝCH MOSTŮ

DIPLOMOVÁ PRÁCE

ANALYTICKÁ ČÁST

ROMAN HRABÁNEK  
ATELIÉR CIKÁN & ERTL  
FAKULTA ARCHITEKTURY ČVUT  
2020

## OBSAH

1   Zadání	03
2   Úvod	09
3   Vývoj území	13
4   Současný stav	21
5   Záměry	39
6   Vyhodnocení území	47
7   Stavební program	53
8   Závěr	57
9   Zdroje	61

# 1 | ZADÁNÍ

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Roman Hrabánek

datum narození: 18. ledna 1994

akademický rok / semestr: 2019/2020, zimní semestr

obor: Architektura a urbanismus

ústav: 15127 Ústav navrhování I.

vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Miroslav Cikán

téma diplomové práce: Předpolí trojských mostů || The Foreground of the Troja bridges

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

---

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zadání vychází z předdiplomního semináře zaměřeného na vyhledání problematických míst v okolí dopravních staveb, které často představují bariéru pro své okolí a degradují je. Jedním z úkolů předdiplomního semináře byl návrh procesu zobytnění těchto prostor a jejich zapojení do městské struktury.

Úkolem diplomního projektu je transformace a zapojení zvolené lokality vymezené severními předpolími Mostu barikádníků a Trojského mostu, která není odříznuta pouze dopravními stavbami (Městským okruhem, vjezdem do Bubenečského tunelu a plánovaným vjezdem do tunelového komplexu Vlasta), ale také přírodními podmínkami – z jižní části je obklopena Vltavou, z části severní je ohraničena kopci. Na základě vyhodnocení stavu území a plánovaných záměrů bude veden dialog s Metropolitním plánem a jeho parametry v transformační lokalitě ve styku s kampusem Karlovy univerzity a rekreační zónou v Tróji.

Cílem je vytvoření komplexního urbanistického názoru na lokalitu s optimálním využitím území, zdůrazněním přírodního charakteru nábřeží, potlačení negativního efektu dopravní infrastruktury a vytvoření svébytné polyfunkční čtvrti v blízkosti rozvíjejících se Holešovic.

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

- Komplexní návrh řešeného území plošně i objemově
- Schéma veřejných prostranství
- Dopravní řešení území včetně pěší prostupnosti urbánními bloky
- Návrh funkčního využití
- Návrh modro-zelené infrastruktury

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

- Situace širších vztahů 1 : 10 000
- Celková situace 1 : 1 500
- Situace s dílčími parametry návrhu 1 : 5 000
- Detaily situace s náznakem řešení veřejných prostranství 1 : 500



- Řez celým územím – podélný a příčný (min. 1× v měřítku odpovídající výpovědní hodnoty)
- Řezy uličními profily 1 : 500
- Axonometrie celého území
- Axonometrie dílčích částí
- Perspektivy

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- Fyzický model řešeného území s blízkým okolím a zřetelnými vazbami na něj
- Portfolio v doporučeném formátu A4 (2×)
- Poster 4× formát A1
- Prohlášení diplomanta
- Nascanované zadání s podpisem vedoucího DP a děkana FA
- CD obsahující výstupy zpracovaného diplomního projektu (2×)

Konkrétní zadání programu a měřítek výkresů může být v průběhu semestru vedoucím projektu upřesněno. Měřítko výstupů mohou být přizpůsobena požadovaným formátům odevzdání.

Datum a podpis studenta

3. 10. 2019



Datum a podpis vedoucího DP

0. 10. 2019



Datum a podpis děkana FA ČVUT  
oddělením dne

11. 10. 2019



registrováno studijním

3. 10. 2019



# ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

## FAKULTA ARCHITEKTURY

**AUTOR, DIPLOMANT:** Bc. Roman Hrabánek  
AR 2019/2020, ZS

**NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:**  
(ČJ) PŘEDPOLÍ TROJSKÝCH MOSTŮ

(AJ) THE FOREGROUND OF THE TROJA BRIDGES

**JAZYK PRÁCE:** ČESKÝ

<b>Vedoucí práce:</b>	doc. Ing. arch. Miroslav Cikán	<b>Ústav:</b> 15127 Ústav navrhování I.
<b>Oponent práce:</b>		
<b>Klíčová slova</b> (česká):	Praha, Pelc-Tyrolka, transformační lokalita, polyfunkční čtvrť, dostavba kampusu, magistrála, městský okruh, řeka	
<b>Anotace</b> (česká):	Diplomová práce se zabývá transformačním územím v okolí trojských mostů, které je od svého okolí odříznuto dopravními stavbami. Cílem je tuto bariéru potlačit, propojit území s řekou a okolní zástavbou, a navrhnout polyfunkční urbánní strukturu.	
<b>Anotace</b> (anglická):	The subject of this diploma thesis is the transformation area on the Vltava river bank which is secluded from its surroundings by transport infrastructure. The main focus is put on the suppression of this barrier, following with the connection of the area to the river and its neighbourhood, and to design multi functional urban zone.	

### Prohlášení autora

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

V Praze dne

podpis autora-diplomanta

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

## Poděkování

Na úvod této práce je třeba poděkovat několika lidem, bez kterých by tato práce nikdy nemohla vzniknout. Děkuji doc. Ing. arch. Miroslavu Cikánovi a Ing. arch. Vojtěchu Ertlovi za vedení práce, podnětné připomínky a uvedení do světa architektury. Děkuji odborným konzultantům za cenné rady a trpělivost. Ze všeho nejvíc děkuji své rodině a kamarádům za podporu po dobu celou dobu studia, za nekonečné diskuze o architektuře a životě obecně, co posunuly tuto práci tam, kde je. Protože architektura je život. Nebo je život architektura?









# ÚVOD

## Výběr a vymezení lokality



V návaznosti na předchozí diplomní seminář byla vedoucím ateliéru zvolena jedna z vytipovaných lokalit. Konkrétně se jedná o okolí mimoúrovňového sjezdu z Trojského mostu do tunelového komplexu Blanka. Území se nachází v širším centru Prahy, severně od nově plánované výstavby v Holešovičích - Bubnech. V západní části navazuje na předchozí zadání Ateliéru Cikán na Fakultě architektury v ZS 2018\_2019. Oba zmíněné projekty beru jako výchozí bod a navazují na ně.

Při vymezování řešeného území nastal obecný problém „kde přestat“. V jižní části je hranice přirozená - je tvořena Vltavou. Severně je to vrcholová vrstevnice kopce Jabloňka. Na východ se nachází rozsáhlé transformační území v okolí univerzitních kolejí a kampusu Univerzity Karlovy. V diskuzích jsme se shodli, že je území nutno řešit jako celek. Součástí zadání je tedy i další lokalita Pelc-Tyrolka - v předdiplomním semináři považovaná jako samostatná jizva města.

Při stanovování hranice bylo důležité najít rozhraní, které je potenciálně prokrvené. Buď je již stabilizované, vilová zástavba V Holešovičkách a Na Dlážděnce, nebo má potenciál jím být - lesopark Bílá skála.

Území o výměře cca 71 ha je morfologicky členité - pomalu zvedající se nábřeží Vltavy je přetrnuto protipovodňovým valem a Městským okruhem, za kterým se nachází z části navážka, z části přirozený terén, který po chvíli prudce stoupá, a ve střední části je tvořen skalním masivem. Podobná situace se opakuje ve východním cípu.

Jedná se o transformační lokalitu s velkým přírodním potenciálem, který je bohužel degradován vysokou dopravní zátěží.

Cílem diplomové práce je územní studie s optimálním způsobem využití, respektující přírodní podmínky místa a potlačující negativní vlivy dopravy.

⌚ 1:10 000





## 3 | VÝVOJ ÚZEMÍ

NA RYBÁRNĚ.



## VÝVOJ ÚZEMÍ

### Hledání historických stop

Původně většinu řešeného území zabíral Holešovický ostrov se zemědělskou krajinou. Lokality byly pojmenovány podle historických usedlostí - Popelářka, Pelc, Tyrolka, Kuchyňka, Kozlovka, Herzovka, Truhlářka. Mnoho z nich se do dnešní doby nezachovalo.

Ostrov zaniknul při splavňování a „ochočování“ Vltavy na počátku 20. století. Nebyl zasypán zároveň, ale postupně.

Území bylo suchou nohou spojeno s Holešovicemi pomocí Trojského mostu (na místě nynějšího mostu Barikádníků) roku 1928. Po tomto mostě od roku 1936 začaly jezdit tramvaje na Vychovatelnu, provoz byl zachován až do roku 1975.

Mezi léty 1967-1974 byl budován železniční tunel pod Bílou skálou, který je součástí tzv. Holešovické spojky. Nádraží Holešovice na protějším břehu bylo otevřeno až v roce 1985. Vznikl zde přestupní terminál na MHD (tramvaje, autobusy, metro).

Demolice původní zástavby v oblasti Pelc-Tyrolka proběhla v roce 1968 v rámci přípravy výstavby areálu Matematicko-fyzikální fakulty UK dle projektu ateliéru Gama Karla Pragera. V severním předmostí byl plánován rozsáhlý kampus, ze kterého se realizoval pouze malý zlomek ve dvou etapách.

V roce 1980 byl dokončen nový most Barikádníků a navazující část Severojižní magistrály v ulici V Holešovičkách. Současně byly vybudovány dva mimoúrovňové sjezdy.

Tramvaje přes území jezdí opět od roku 1981, kdy byl vybudován Rámusák spojující Holešovice a sever města.

O podobě městského okruhu mezi ulicemi v Holešovičkách a Strahovským tunelem bylo rozhodnuto až v roce 1996, výstavba komplexu Blanka probíhala mezi léty 2001-2016. S výstavbou tunelu souvisí i výstavba Trojského mostu dle návrhu architekta Romana Kouckého, který slouží silniční i tramvajové dopravě.

V roce 2009 proběhla architektonická soutěž na přestavbu objektu bývalé menzy pro potřeby Fakulty humanitních studií, která bude dokončena v roce 2020.





## Stabilní katastr 1848

🕒 1:15 000

Ještě ve stabilním katastru je viditelné naprosto přírodní koryto řeky Vltavy a Holešovický ostrov, který byl využíván zemědělsky. V řešeném území se nachází několik stavení včetně původního zájezdního hostince ve východní části (usedlost Pelz) a několika stavení kolem popelářky, nad kterou se tehdy tyčily vinice.

Holešovice jsou pouze malou autonomní osadou.

## Plán Velké Prahy 1938

🕒 1:15 000

Z Holešovického ostrova zůstaly pouze pozůstatky - byl postupně zasypáván po stavbě trojského zdy-madla (1891-1901). oblast Pelc-Tyrolky je hustěji zastavěna hospodářskými staveními.

Protější holešovická strana je již plně urbanizována (rozvoj po zavedení železnice - nádraží Praha-Bubny). Oba břehy jsou propojeny Trojským mostem dle návrhu architekta Josefa Chochola

## Historické snímkování 1952

🕒 1:15 000

Na historickém snímkování je dobře viditelná původní matrice zachované krajiny a již v té době periferní a transformační ráz okolí Povltavské ulice. Při ústí mostu je viditelná tramvajová točna, která slouží jako obratiště posilových linek v industriálních Holešovicích.

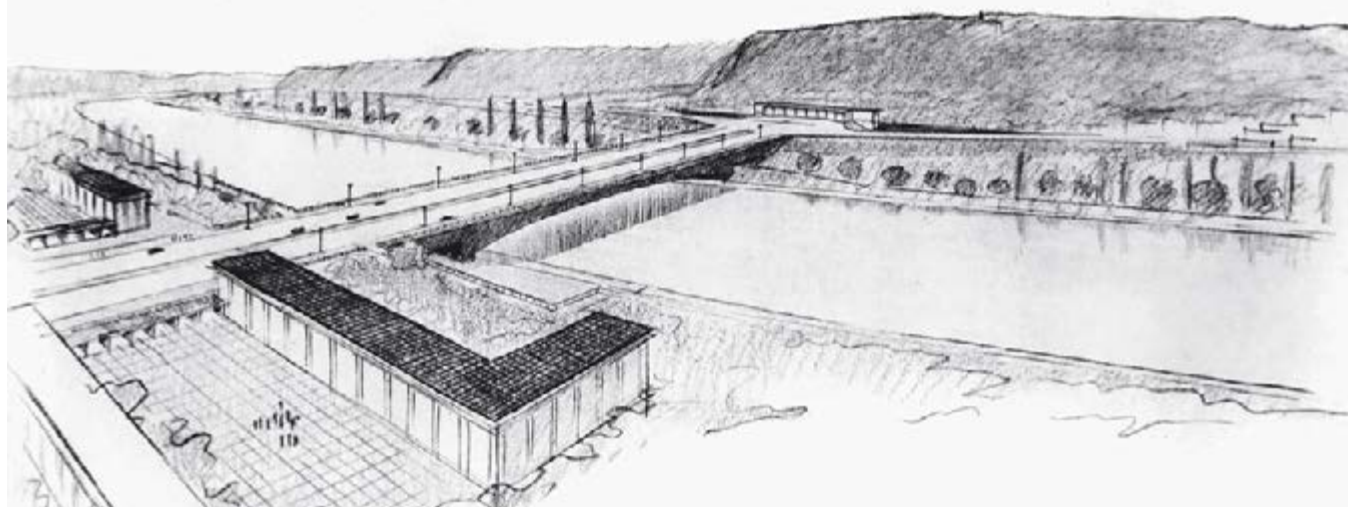
Břeh Vltavy je již doplněn o tenisové kurty TO Baník Praha, které byly založeny již ve 30. letech, a stromořadí.





Regulační plán velké Prahy z roku 1930 již počítá se SJM v oblasti v Holešovičkách, řeku však překračuje jinde. Většina území je určena pro nízkou a izolovanou zástavbu, okolí Popelářky a bývalého ostrova jako nestavební.

*Traja Brücke der Traieversale nach Dischinger*



Obr. 01 | Válečná vize propojení transversály a nového centra Holešovic



Obr. 02 | Urbanismus kampusu, Atelier Gama



Obr. 03 | Model prostorového uspořádání kampusu, Atelier Gama





## 4 | SOUČASNÝ STAV



# SOUČASNÝ STAV

## Analýza území

Území působí roztroušeným dojmem. Jedná se o několik samostatných celků, které nejsou propojeny - zejména vlivem dopravy, která celé oblasti dominuje.

Ve východní části se nachází areál MFF UK a budovy FJFI ČVUT. Dominantou celku je 13podlažní katedrový objekt a Bílá skála, která území uzavírá. Druhé straně magistrály vládne dvojice vysokoškolských kolejí o výšce 21 a 17 podlaží v těsné blízkosti skály. Na vysokoškolské areály navazuje drobnější vilová zástavba a zahrádkářská kolonie. V místě se nachází několik historicky významných budov. V dálkových pohledech je znatelné Interní oddělení nemocnice Na Bulovce, Žižkovská věž a panorama pražských kostelů.

Střední část území je tvořena částečně navážkou a původním terénem. Nachází se zde důležitá betonárna pro Prahu, zejména pro výstavbu MO - navazujícího tunelového komplexu Vlasta, a Buby - Zátory. Ráz okolí je tvořen odhalenou skálou a zámečkem Jabloňka na jejím vrcholu.

V části navazující na Trojský most jsou pozůstatky osídlení podél zaniklého Holešovického ostrova. Dominantu území tvoří Elektrotechnický zkušební ústav. Značnou část území zabírá záchytné P+R parkoviště pro ZOO.

Území je od řeky a k ní přilehlé cyklostezky odděleno protipovodňovou zdí a částí Městského okruhu. Vazba je možná jen v příměstí a podchodem ve střední části. Území je obsluhované autobusy ve východní části a tramvají v části západní. Území je obtížně pěšky prostupné.

V základní docházkové vzdálenosti 500 m od středu území se nenachází takřka žádná občanská vybavenost, vyjma tenisových kurtů na nábřeží a restaurace v usedlosti Kuchyňka. Zbývající vybavenost není dostupná pro komplikované terénní podmínky.

Jedná se o typické transformační území v širším centru Prahy, které je dopravně zatížené, bez ucelené koncepce a se špatnou občanskou vybaveností.





Pohled ze sadu na Bílé Skále



Pohled ze sadu na Bílé Skále



Pohled z holešovického břehu na Trojský most



Pohled z holešovického břehu na most Barikádníků





Brána do území | most Barikádníků



Brána do území | Trojský most



Brána do území | V Holešovičkách



Betonárna s divokou loukou v popředí



Prostor mezi sjezdy z mostu Barikádníků



Městský okruh z mostu Barikádníků



Usedlost Popelářka s nově založenou viničí



Matematicko-fyzikální fakulta





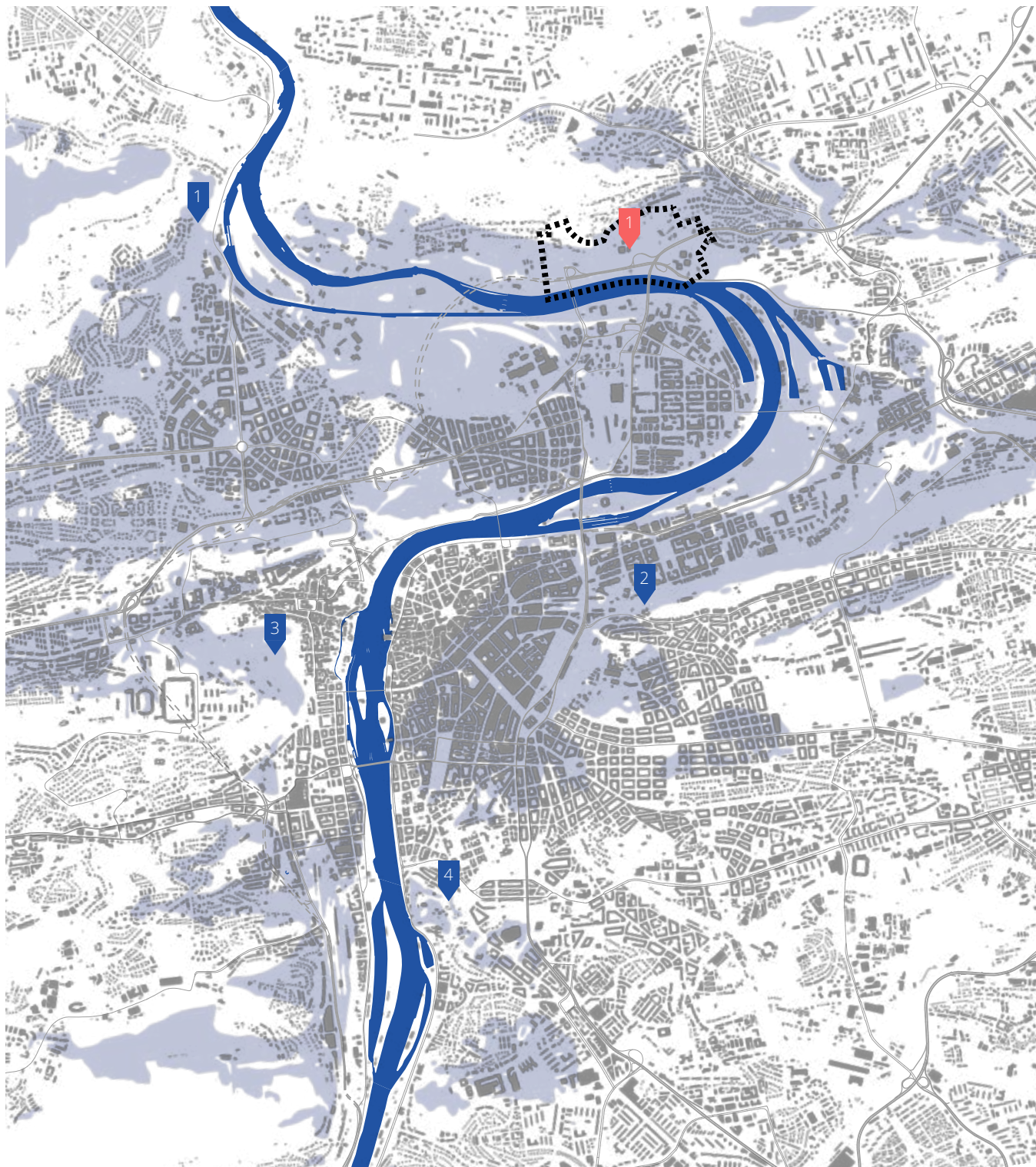
V oblasti se nachází autobazar, vrakoviště a rozsáhlá parkoviště



Elektrotechnický zkušební ústav



Matematicko-fyzikální fakulta UK



## POZICE V RÁMCI MĚSTA

### Viditelnost nejvyššího bodu

🕒 1:100 000

🕒

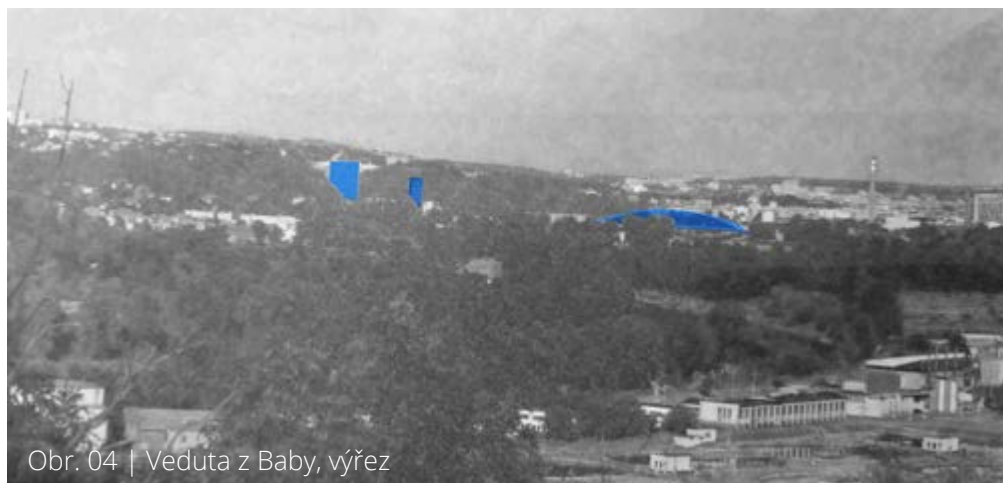
30 | Současný stav

- Zastavěné území
- Vltava
- Hranice řešeného území
- Hlavní komunikace
- Plocha viditelnosti nejvyššího bodu území\*
- Kolej 17. listopadu, Budova A, h = 69 m

\*nezohledňuje výšku zástavby a zeleň



1 Baba



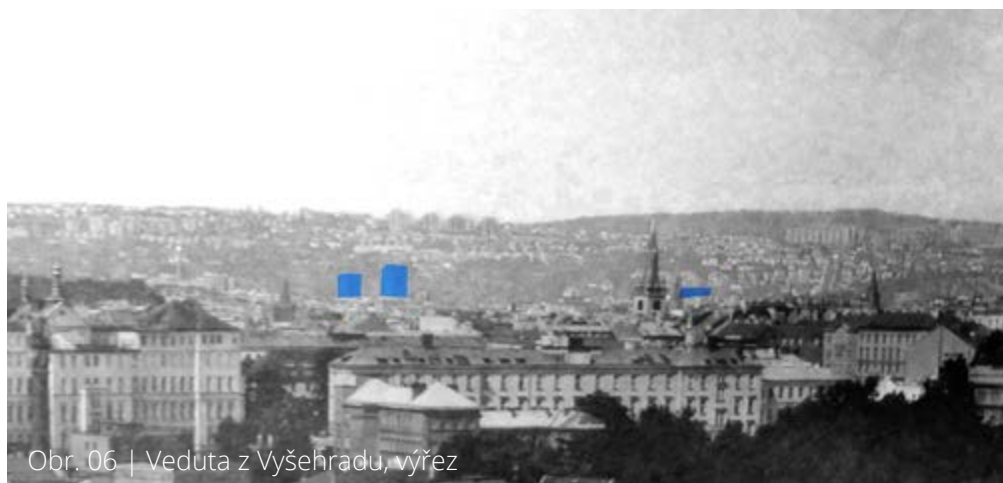
2 Vítkov

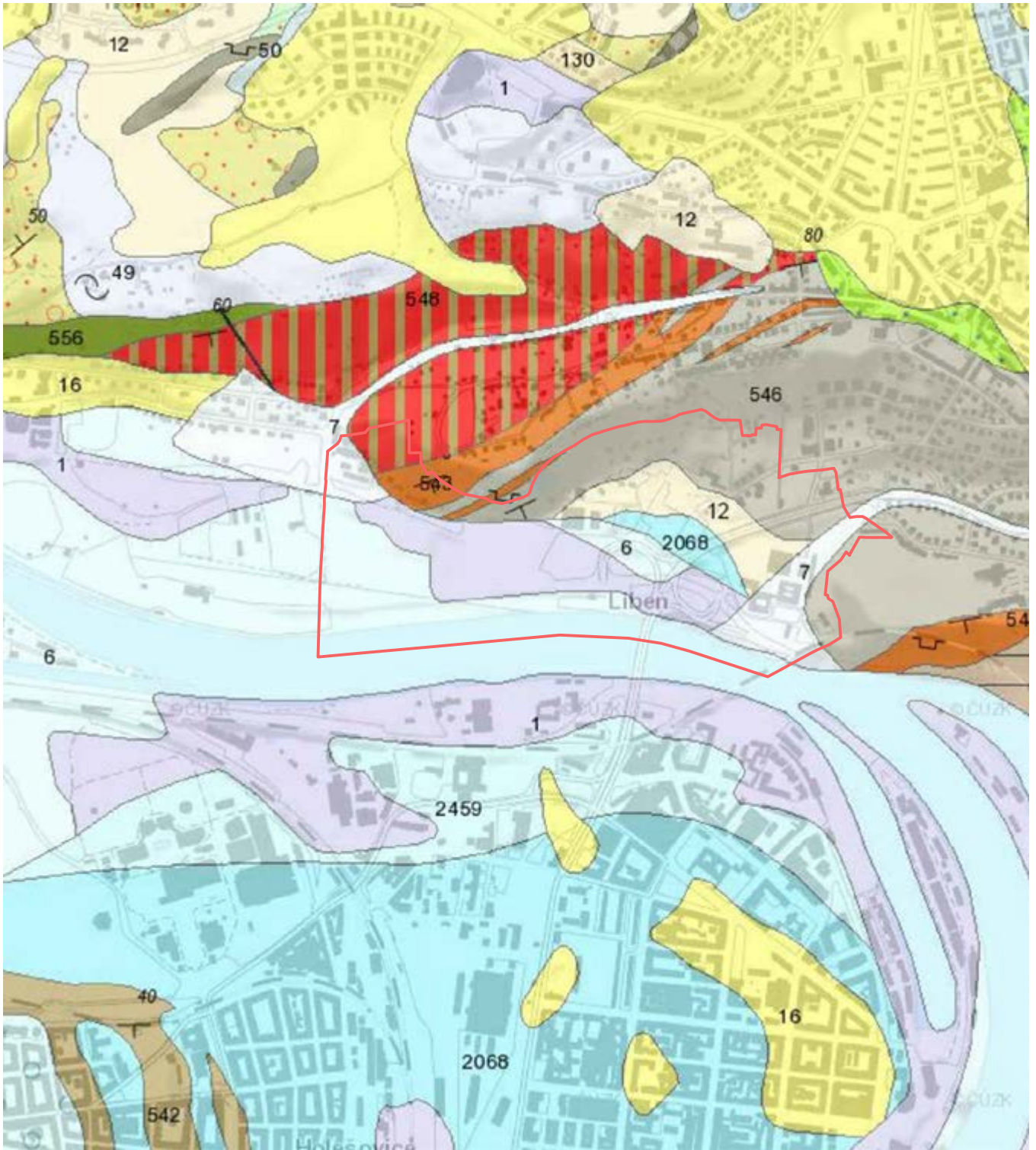


3 Petřínská rozhledna



4 Vyšehrad





## ŠIRŠÍ OKOLÍ

Geologické poměry | horniny

☉ 1:15 000

1	Navážka, halda, výsypka
6	Nivní sediment
7	Smíšený sediment
12	Písčito-hlinitý sediment
543	Křemenný pískovec
546	Jílovité břidlice
548	Černé břidlice
2068	Písek šterk



## ŠIRŠÍ OKOLÍ Schwartzplan

🕒 1:15 000





## ŠIRŠÍ OKOLÍ

Morfologie

🕒 1:15 000



## ŠIRŠÍ OKOLÍ

Doprava

🕒 1:15 000

- Hlavní dopravní tah
- Hlavní dopravní tah v tunelu
- Tramvajová linka      zastávka MHD
- Autobusová linka
- Železnice
- Cyklostezka
- Říční doprava



## ŠIRŠÍ OKOLÍ

Vyšší vybavenost

🕒 1:15 000



Státní správa  
N nemocnice, P policie, R radnice



Školství  
M mateřská, Z základní, S střední, V vysoká



Kultura a sport  
B bazén, D divadlo, G galerie, H hřiště, K knihovna, L loděnice, M muzeum, S sportoviště, T tenis





## ŠIRŠÍ OKOLÍ Zeleň

🕒 1:15 000

- Parky a parková prostranství
- Zahrádkářské kolonie, vinice
- Přírodní charakter, lesopark

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>1</li> <li>2</li> <li>3</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>4</li> <li>5</li> <li>6</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>7</li> <li>8</li> <li>9</li> </ul>                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Stromovka</li> <li>Císařský ostrov</li> <li>Pobřežní park</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Centrální park</li> <li>Botanická zahrada</li> <li>park Dlážděnka</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>park Nad Rokoskou</li> <li>park Hercovka</li> <li>park Bubny</li> </ul> |



## 5 | ZÁMĚRY V ÚZEMÍ



## ZÁMĚRY V ÚZEMÍ A OKOLÍ

### Plánované projekty

Současný neutěšený stav oblasti není nikomu lhostejný. Svou vizi zde má Univerzita Karlova i hlavní město.

Současný územní plán, který je v souladu s plánem UK, v oblasti počítá s dostavbou univerzitního kampusu. Ten by měl obsahovat nové budovy pro stávající Matematicko-fyzikální fakultu i nově přesunutou Fakultu humanitních studií. Dále je počítáno s navýšením kapacity kolejí. Od předchozího záměru vybudovat v oblasti rozsáhlá univerzitní sportoviště bylo upuštěno. Velká část území je věnována rekreačnímu účelu ve formě architektonizovaného parku, krajinné zeleně s rekreační funkcí, sadu nebo lesoparku. S obytnou nebo odlišnou výstavbou v území není počítáno.

Metropolitní plán vidí území odlišně. Transformační území považuje za více zastavitelné než stávající územní plán. Výsledný charakter je převážně obytný s významným podílem rekreačních ploch. Nadále se počítá s dostavbou kampusu, ve kterém by mělo být těžiště území. Předpokládá se vznik subcentra v blízkosti kolejí a metra. Důraz je kladen na pěší prostupnost a různorodost.

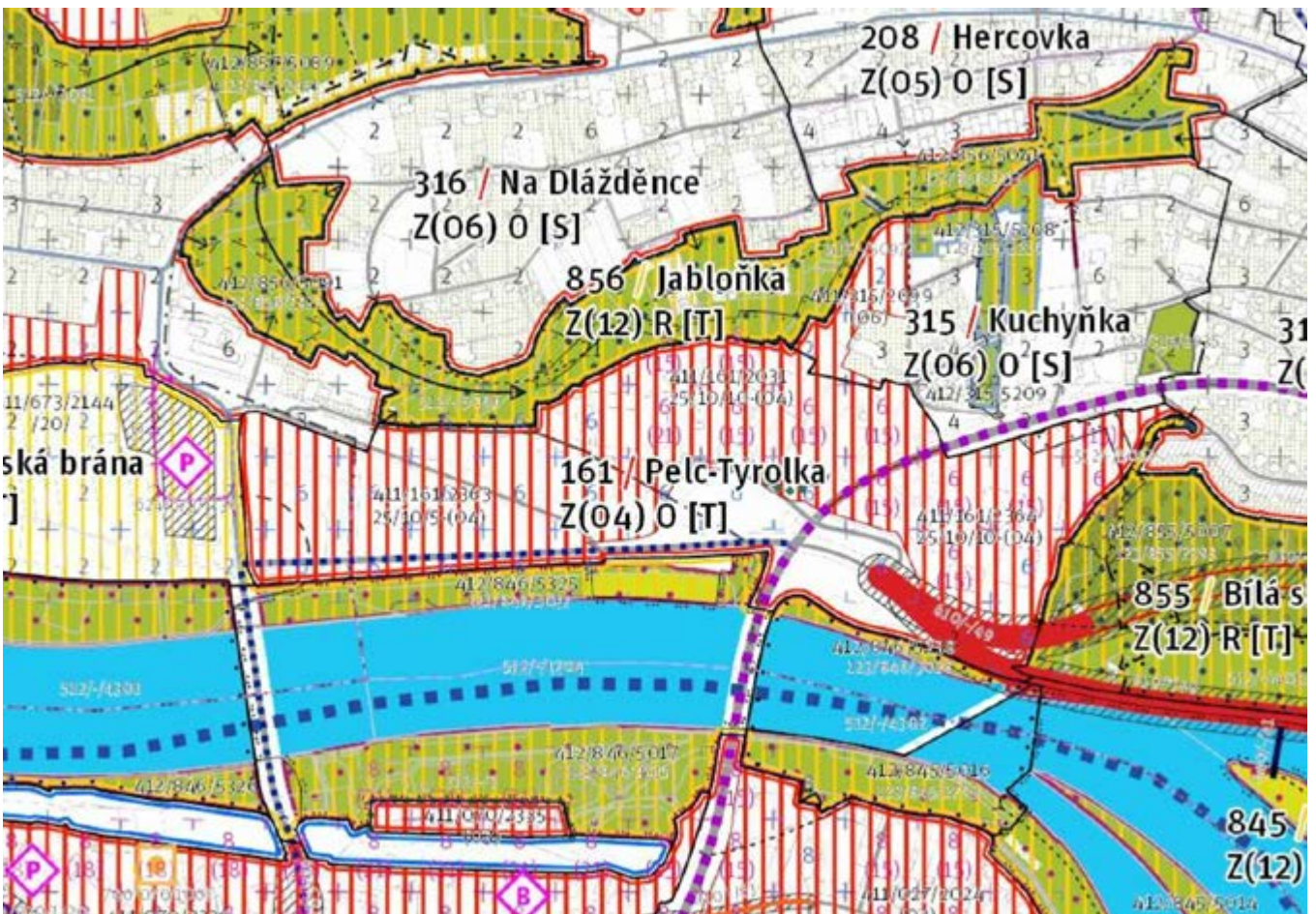
Regulace zároveň umožňuje výstavbu vyšších staveb, které by vhodně doplnily kompozici současných kolejních věží.

Oblast bude i nadále zatížena automobilovou dopravou. Je plánována dostavba Městského okruhu východním směrem. Tato část bude pravděpodobně vedena v tunelu pod Bílou skálou.

Se zahloubením Magistrály v ulici V Holešovičkách (části tzv. Prosecké radiály) již není počítáno. Hustota provozu by se měla výrazně snížit po dostavbě MO a tzv. Libeňské spojky, která část dopravy svede východním směrem. Úvahy o výstavbě tramvajové trati z Argentinské ulice přes most Barikádníků dále na Vychovatelnu jsou tím pádem nerealizovatelné.











## ÚZEMNÍ PLÁN

Hlavní využití

-  Záplavové území
-  Hranice ÚSES

⌚ 1:10 000

IZ - zeleň s ochrannou funkcí, oddělující plochy technické a dopravní infrastruktury od jiných ploch

LR - lesy určené k rekreaci na pozemcích určených k plnění funkce lesa

OB - plochy pro bydlení

PS - plochy pro výsadby ovocných dřevin a vinné révy

SP - plochy pro umístění staveb a zařízení pro sport a tělovýchovu

VV - plochy sloužící pro umístění všech typů veřejného vybavení města, tj. Zejména pro školství a vzdělávání, zdravotnictví a sociální služby, veřejnou správu města záchranný bezpečnostní systém

ZMK - městská a krajinná zeleň s rekreačními aktivitami

ZP - parky a ostatní záměrně založené architektonicky ztvárněné plochy městské zeleně sloužící rekreaci; pohřebiště a pietní místa

ZSV - plochy pro umístění vysokých škol a vysokoškolských zařízení, jejich výuková, stravovací, ubytovací, sportovní a správní zařízení, včetně staveb a zařízení pro vědu a výzkum

Na většinu území je uvalena stavební uzávěra.

## METROPOLITNÍ PLÁN

Z02 Hlavní výkres

⌚ 1:10 000

Lokalita Pelc-Tyrolka je transformační zastavitelné území s plánovanou heterogenní strukturou. Cílem je vytvoření polyfunkčního různorodého města s těžištěm v okolí univerzity. Jedním z úkolů je zajištění prostupnosti s okolím a posílení protipovodňové ochrany území.

Pro území je přípustný podíl věží až 50 % s výškou 15-21 podlaží. Je vyžadováno minimálně 25 % území pro uliční prostranství a 10 % pro parky. Maximální podíl veřejných prostranství je stanoven na 50 %.

V území je plánováno několik veřejně prospěšných staveb - trojská tramvajová smyčka, dostavba MO, průjezd železničního koridoru.

Kuchyňka je stabilizované zahradní město s převládajícím obytným charakterem. Požadováno zachování stávajícího hmotového rázu. Z území vychází ÚSES k Bílé skála, která je transformační nestavební lokalitou s potenciálem proměny do lokálního parku s výhledy. Podobně by měla být transformována i část Jabloňky.

Trojská brána je má dle plánu sloužit rekreačním areálům a vybavenosti, P+R parkoviště.





## MĚSTSKÝ OKRUH

### Tunelový komplex Vlasta

Atelier Satra  
JK Architekti

V území momentálně končí část městského okruhu vyústěním z tunelu Blanka a napojením na Severojižní magistrálu. Tato část MO byla do zkušebního provozu uvedena v roce 2015. V posledních několika desítkách let se vedou debaty, jakou podobu bude mít navazující část z Pelc-Tyrolky po Štěrboholskou radiálu.

Původní varianta počítala s vedením po nábřeží zkapacitněním Povltavské ulice. Aktuálně představená varianta počítá s dvoutubusovým tunelem vedeným pod Bílou skálou na Balabenku. Po dostavbě celého okruhu a navazující Libeňské spojky se částečně uleví ulici V Holešovičkách a SJM.

Ulice Povltavská bude prodloužením nábřežní Povltavské - dojde ke spojení Trojského úseku s Rokytkou a posléze s Rohanským ostrovem. V úrovni zpevněné cyklostezky určené i pro in-line brusle mohou vzniknout drobné objekty zázemí. Při břehu řeky vznikne mlatová pěší stezka. Součástí jsou i nové vstupy na vyhlídky Bílé skály.

Ústí tunelu je na hraně areálu UK, střecha tunelu je ozeleněna a pochozí. Je zajištěno mimoúrovňové propojení cyklo a pěších stezek.

Obr. 07 | Nadhledová situace vyústění tunelu

## DOSTAVBA KAMPUSU

### Vymezení rozvojových ploch UK

Atelier Satra

Studie atelieru Satra navazuje na řešení atelieru Kuba-Pilař, která vznikla při konverzi objektu bývalé menzy na nové sídlo Fakulty humanitních studií, která bude dokončena v následujícím roce.

Projekt řeší prostorové, hmotové a dopravní řešení. Reaguje na zadání generelu UK pro plánované rozšíření kampusu (MFF - 42 780 m<sup>2</sup> HPP, FHS 29 613 m<sup>2</sup> HPP, nové ubytovací kapacity - 1 000 lůžek - tj. 25 645 m<sup>2</sup> HPP). Tyto kapacity umísťuje zejména do prostoru mezi kampusem a univerzitními kolejemi, které jsou navzájem propojeny pouze chodníky.

Východní část doplňuje 4 podlažními objekty, dominantu katedrového objektu je zachována. Západní část je doplněna 2 kolejními věžemi, které se současnými tvoří výškový cluster.

Studie ponechává prostor pro pokračování MO v trase po terénu i v tunelu, poznamenává však, že tunelová varianta je pro UK z prostorových hledisek méně příznivá.

V západní části je rozvíjena představa o zakrytí úseku MO mezi křižovatkou Pelc-Tyrolka - a Trojou. Ten shledává reálným a prospěšným, i přesto, že zatím v oblasti nedošlo k úpravě nivity.

Obr. 08 | Vizualizace hmotového řešení





## 6 | VYHODNOCENÍ UZEMÍ



## VYHODNOCENÍ ÚZEMÍ

### Pojmenování předností a slabin

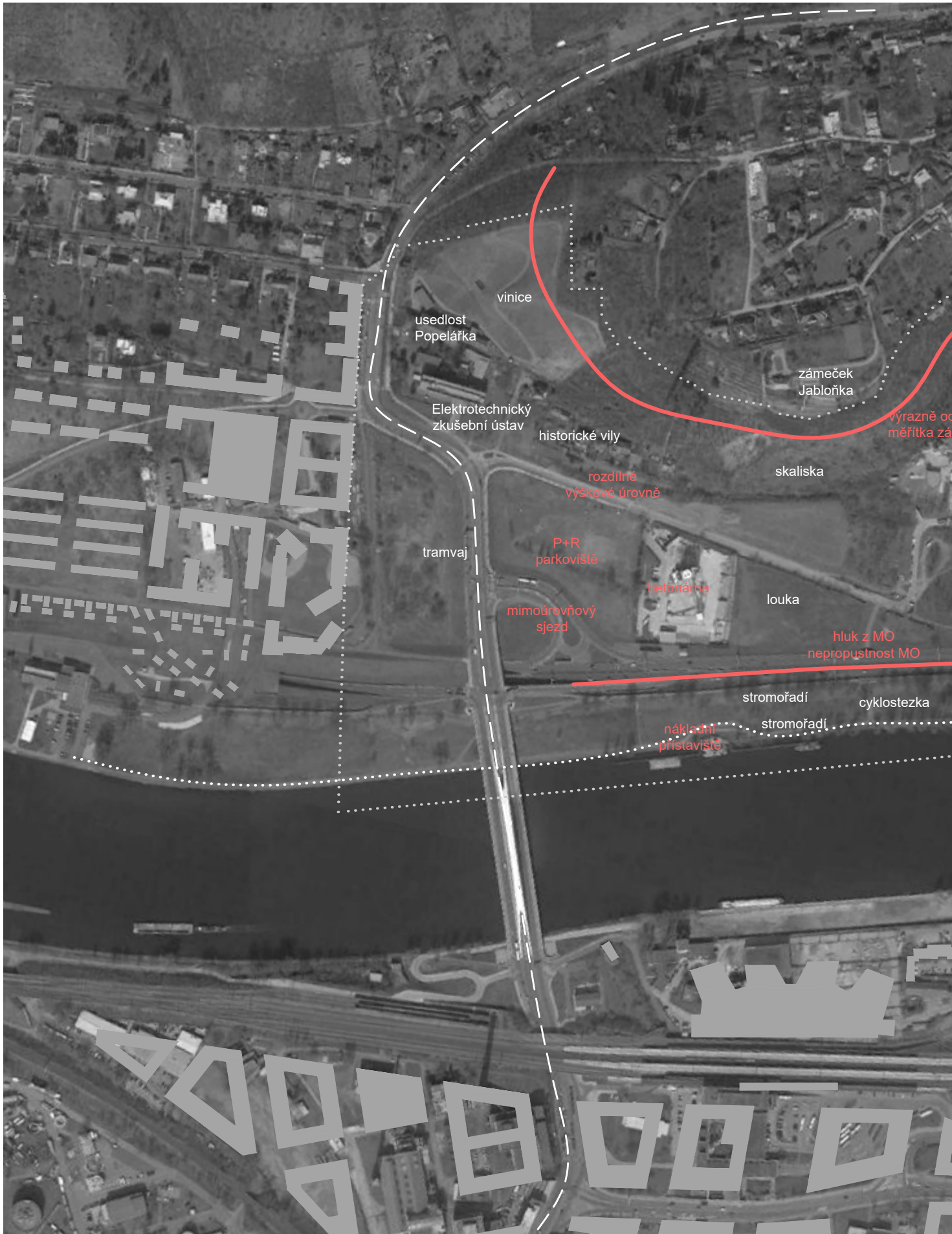
Území v současné době vnímám především negativně - z velké části vinou dopravních staveb, omezené prostupnosti, naprosto periferním charakterem území, měřítkovým soubojem mezi relikty zástavby a nenaplněnými vizemi o velkém kampusu, jehož okolí nyní působí jako jeden velký autobazar s vraky. Podobně periferním dojmem působí i štěrkové záchytné parkoviště pro zoo v blízkosti Trojského mostu.

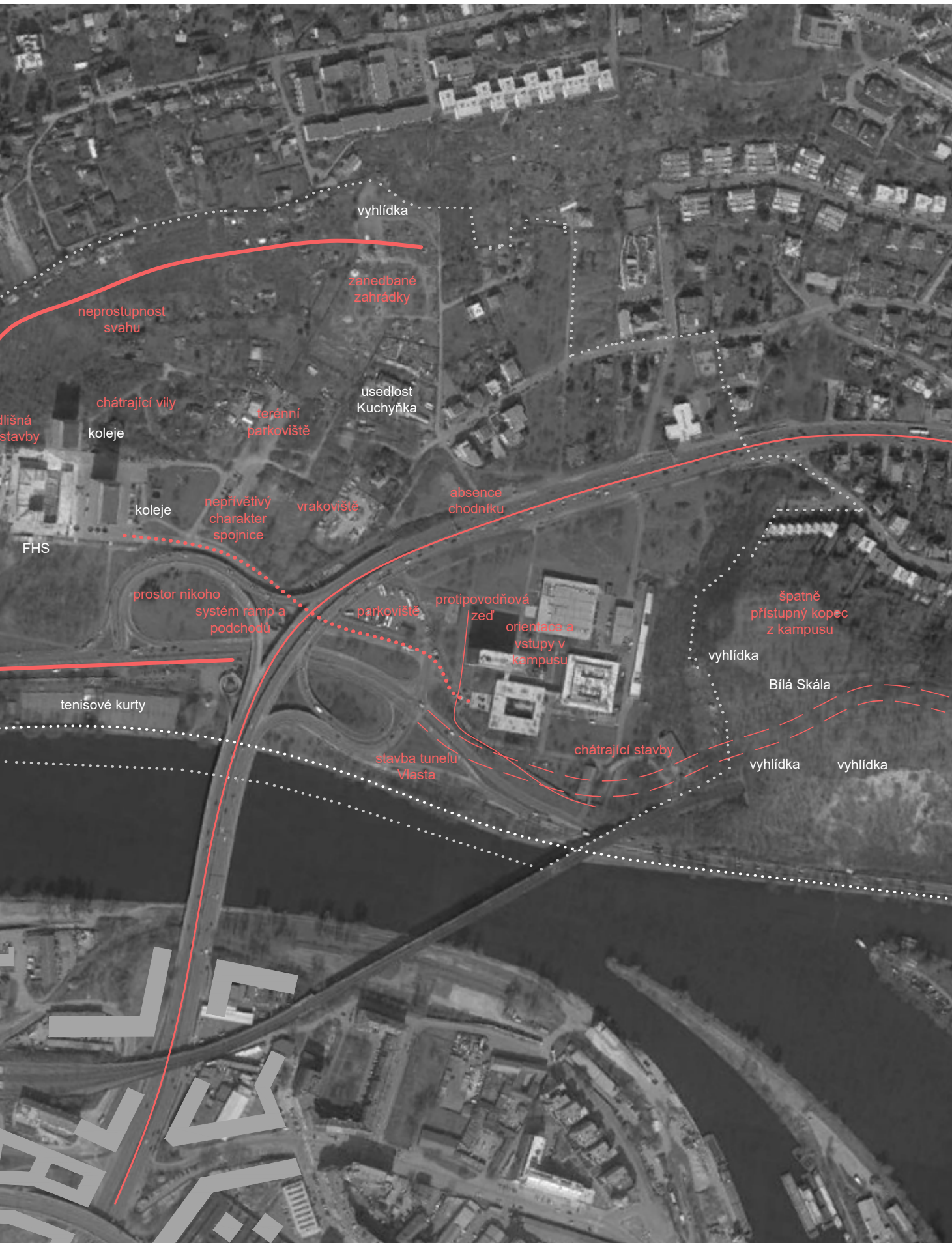
Do území se z centra obtížně dostává - zastávka autobusu uprostřed sjezdu dálničního charakteru, pěšky po nábřeží a posléze podchodem, přímo lze do území dostat jen po Trojském mostu. Ani příjezd automobilem není jednoduchý - pouze nadejdem ulicí Valčíkova. Obsluha kampusu MFF je umožněna odbočením vpravo z Magistrály.

Pěší prostupnost v území v příčném směru je omezená městským okruhem na jihu a neprostupným svažitém terénem na severu. Hranu kopce tvoří neprostupná vinice a zahrádky ve spodní části. V horní části jsou bariérou rodinné domy.

Okolní přírodní prvky jsou však silnou stránkou. Nábřeží již nyní funguje v rámci celoměstské nábřežní cyklostezky. V blízkosti mostu Barikádníků je jeden z nejstarších tenisových klubů v Praze. Pás sportovišť pokračuje i v Troji. Bílou Skálu osobně považuji za největší bohatství a potenciál. Částečně exponovaný svah tyčící se nad Vltavou přechází v lesopark a starý sad. Z vrcholové stezky se nabízí krásné výhledy do Libně, Holešovic i do celé Trojské kotliny. Park je v současné době bez jakéhokoliv mobiliáře a je špatně propojený se svým okolím.







⊙ 1:5 000

Problémový výkres | 51





## 7 | STAVEBNÍ PROGRAM



# STAVEBNÍ PROGRAM

## Náplň území

Území navrhuji jako polyfunkční s převažující obytnou zástavbou v jejím středu a při severním okraji. Univerzitní kampus považuji za nejdůležitější vyšší funkci v území. Respektuji prostorové požadavky UK a to 42 780 m<sup>2</sup> HPP pro MFF, 29 613 m<sup>2</sup> pro FHS a rozšíření kolejí o 1 000 lůžek (tj. 25 645 m<sup>2</sup> HPP). Tyto kapacity by měly být především v blízké návaznosti na stávající objekty a MHD. Kampus se však nesmí stát monofunkčním ghetem. Je třeba jej doplnit o další funkce - například služby a aktivity pro rekreaci, které budou využívat lidé ze širšího okolí.

V okolí Magistrály navrhuji převážně kancelářské prostory, které snáze vyhoví hygienickým limitům hlukové zátěže.

Důležité jsou pro toto území přírodní lokality - břehy Vltavy, Bílá Skála a Jabloňka - mělo by dojít k jejich propojení (kombinace požadavků ÚSES a pěší rekreační prostupnosti - procházky, naučné stezky, běh). Nábřeží je již nyní využíváno ke sportovním účelům (tenisové kurty), ve vhodných částech je možné tyto aktivity rozšířit. Zahrádkářské kolonie na severu je třeba částečně obnovit, podpořit lokální pěstování a umožnit jimi procházet. Obdobně by to mělo být možné i nově založenými vinicemi v západní části.

Maximální možná zastavitelná plocha lokality Pelc-Tyrolka o rozloze 31 ha je 9,3 ha (při maximální 50% rozloze veřejných prostranství a 60% zastavení bloků do velikosti 6 000 m<sup>2</sup>). Tři čtvrtiny území mohou být zastavěny budovami o šesti podlažích, zbývající čtvrtina stavbami až o 15 (21) podlažích.

Tudíž územní kapacita je 767 250 m<sup>2</sup> HPP. Z toho je 98 038 m<sup>2</sup> pro univerzitu, 10 % pro veřejnou vybavenost (76 725 m<sup>2</sup>), 10 % pro administrativu (76 725 m<sup>2</sup>). Zbývajících 515 762 m<sup>2</sup> HPP (412 609 m<sup>2</sup> ČPP) připadá na bydlení. Při budoucích štedrých prostorových nárocích 50 m<sup>2</sup> na obyvatele se do území může nastěhovat až 8 250 nových obyvatel. Tento počet vyžaduje minimálně 3 MŠ, větší ZŠ, knihovnu, ZUŠ, dvě komunitní centra, ideálně poštu, menší domov pro seniory a sportovní halu.











## ZÁVĚR

### Podklad pro návrh



Oblast předpolí trojských mostů má především mnoho slabin - jsou jimi obrovská dopravní zátěž, obtížná prostupnost a nekoherentní zbytky zástavby. Na druhou stranu území disponuje obrovským přírodním a lidským potenciálem.

V dlouhodobějším časovém měřítku lze uvažovat o snížení dopravní zátěže. Díky dostavbě Pražského a Městského okruhu se sníží intenzita v ulici V Holešovičkách a dále na Magistrále. V návaznosti na tento podmiňující krok lze přistoupit k úpravě stávajícího dopravního řešení mimoúrovňových křižovatek, které degradují své okolí. Zatížení však nikdy nezmizí, individuální přeprava vždy zůstane součástí dopravního mixu. Výhledově lze počítat s auty tiššími a produkujícími méně škodlivých látek.

V území se nachází územní rezerva rozvoje Univerzity Karlovy, která počítá s výstavbou nových fakultních budov a kolejí. Tento záměr podporuje současný územní plán, není v rozporu ani s Metropolitním plánem. MP navrhuje zástavbu celé oblasti smíšenou, převážně obytnou zástavbou a navrhuje vznik lokálního centra v blízkosti ulice V Holešovičkách. Budoucí kapacita studentů si vyžádá posílení MHD a uspokojení poptávky po službách a relaxace v místě.

Ve středu území se nachází důležitá betonárna, s jejíž funkčností se počítá několik dalších let - zejména pro výstavbu městského okruhu a okolních čtvrtí. Její zánik je možný až po dokončení těchto záměrů.

Klíčovým prvkem jsou přírodní plochy - vrch Bílá Skála, vrch Jabloňka a nábřeží Vltavy. Je žádoucí tyto lokality propojit v zájmu ÚSES a pěší prostupnosti. V generelu je počítáno s propojením Bílé Skály a parkem pod usedlostí Hercovka.

V současné době lze s územím pracovat jen částečně a kompromisně, proto jako výchozí situaci návrhu uvažujeme období po dokončení nadřazené dopravní sítě a dostavby okolních území.







## LITERATURA

- Pelc-Tyrolka. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2019-10-30]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Pelc-Tyrolka>
- Holešovický ostrov. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2019-10-30]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Hole%C5%A1ovick%C3%BD\\_ostrov](https://cs.wikipedia.org/wiki/Hole%C5%A1ovick%C3%BD_ostrov)
- Tramvaje na Pelc-Tyrolce. *Pražské tramvaje.cz* [online]. Copyright © Pražské tramvaje, [cit. 30.10.2019]. Dostupné z: <https://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2006041611>
- Praha - Holešovice. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2019-10-30]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Praha-Hole%C5%A1ovice\\_\(n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Praha-Hole%C5%A1ovice_(n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD))
- Tunelový komplex Blanka. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2019-10-30]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Tunelov%C3%BD\\_komplex\\_Blanka](https://cs.wikipedia.org/wiki/Tunelov%C3%BD_komplex_Blanka)
- Trojský most. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2019-10-30]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Trojsk%C3%BD\\_most](https://cs.wikipedia.org/wiki/Trojsk%C3%BD_most)
- Přestavba objektu menzy 17.Listopadu. In: *Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy*. [online]. Copyright © 2019 Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy [cit. 30.10.2019]. Dostupné z: <https://fhs.cuni.cz/FHS-535.html>

## MAPOVÉ PODKLADY

<https://www.google.cz/maps>

<https://www.openstreetmap.org>

<https://www.oldmapsonline.org/>

<https://archivnimapy.cuzk.cz/>

<https://mapy.geology.cz/>

- Císařské otisky Stablního katastru. In: *Archivní mapy ČUZK* [online]. Praha: Ústřední archiv zeměměřictví a katastru. [cit. 2019-10-29]. Dostupné z: <https://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/pohledy/archiv.html>
- GRGURIČ, Václav. Plán velké Prahy. In: *Digitální univerzitní depozitář Univerzity Karlovy* [online]. Praha: A.Storch syn. 1938. [cit. 2019-10-29]. Dostupné z: [http://digitool.is.cuni.cz/R/?func=dbin-jump-full&object\\_id=1050231](http://digitool.is.cuni.cz/R/?func=dbin-jump-full&object_id=1050231)
- Historická ortofotomapa ©. In: *CENIA 2010 a GEODIS BRNO, spol. s r.o. 2010* [online]. Podkladové letecké snímky poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR 2009 [cit. 2019-10-29]. Dostupné z: <http://kontaminace.cenia.cz>
- Regulační plán Velké Prahy s okolím. In: *Virtualní mapová sbírka Chartae-Antiquae.cz* [online]. Zdiby: Výzkumný ústav geodetický, topografický a kartografický, v.v.i. [cit. 2019-10-30]. Dostupné z: <http://chartae-antiquae.cz/cs/maps/19937>
- Geovědní mapy 1 : 50 000. In: *Mapový archiv ČGS* [online]. Praha: Česká geologická služba. [cit. 2019-10-29]. Dostupné z: <https://mapy.geology.cz/geocr50/>
- Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy [online]. Praha: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy. ©2019. [cit. 2019-10-29]. Dostupné z: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>
- Metropolitní plán [online]. Praha: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy. ©2019. [cit. 2019-10-29]. Dostupné z: <https://plan.app.iprpraha.cz/vykresy/>

## ZDROJE OBRÁZKŮ

\* neočíslované fotografie jsou dílem autora

- Obr. 01 | AUTOR NEUVEDEN. 067.cz [online]. [cit. 30.12.2019]. Dostupný na WWW: <https://067.cz/data/files/11/dischinger-troja.jpg>
- Obr. 02 | PRAGER, Karel. Komplex vysokoškolského areálu Pelc - Tyrolka v Praze. In: *Karel Prager: prostor v čase*. Praha: Architektonické studio GAMA, 2001, s. 33. ISBN 800102461X.
- Obr. 03 | PRAGER, Karel. Komplex vysokoškolského areálu Pelc - Tyrolka v Praze. In: *Karel Prager: prostor v čase*. Praha: Architektonické studio GAMA, 2001, s. 33. ISBN 800102461X.
- Obr. 04 | KOUCKÝ, Roman. Pohled z jižního okraje osady Baba směrem na Císařský ostrov a centrum Prahy. In: *Pražské veduty: jak se dívat na (historickou) městskou krajinu*. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2018, s. 176. ISBN 978-80-87931-74-5
- Obr. 05 | KOUCKÝ, Roman. Pohled z Petřínské rozhledny na centrum Prahy. In: *Pražské veduty: jak se dívat na (historickou) městskou krajinu*. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2018, s. 124. ISBN 978-80-87931-74-5
- Obr. 06 | KOUCKÝ, Roman. Pohled z baziliky sv. Petra a Pavla na Vyšehradě směrem na Hradčany a Albertov. In: *Pražské veduty: jak se dívat na (historickou) městskou krajinu*. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2018, s. 156. ISBN 978-80-87931-74-5
- Obr. 07 | NEOVISUAL. *Městský okruh* [online]. [cit. 30.12.2019]. Dostupný na WWW: <http://mestskyokruh.info/wp-content/uploads/2019/11/01-povltavska.jpg>
- Obr. 08 | ATELIER SATRA. *Univerzita Karlova* [online]. [cit. 30.12.2019]. Dostupný na WWW: [https://cuni.cz/UK-3194-versi-on1-pt\\_celkova\\_studie.pdf](https://cuni.cz/UK-3194-versi-on1-pt_celkova_studie.pdf)



