



TŘI DUŠE VEESLAVÍNA

PRAHA VEESLAVÍN - NÁVRH VIZE BUDOUCÍHO ROZVOJE MĚSTA

DIPLOMOVÁ PRÁCE

FA ČVUT

LUDMILA FICTUMOVÁ

OBSAH

PROHLÁŠENÍ	5
ZADÁNÍ	6
TÉMA	8
SLOVO AUTORA	9
ANALYTICKÁ ČÁST	11
NÁVRHOVÁ ČÁST	51
ZÁVĚR	86
ZDROJE	88

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Ludmila Fictumová
AR 2020/2021, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: PRAHA VEESLAVÍN - NÁVRH VIZE BUDOUCÍHO ROZVOJE MĚSTA
(ČJ)

(AJ)PRAGUE VEESLAVÍN - DRAFT VISION FOR THE FUTURE DEVELOPMENT OF THE CITY

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	doc. Ing. arch. Akad. arch. Ir. Jiří Klokočka	Ústav: Ústav urbanismu
Oponent práce:	Ing. arch. Eva Smutná, FEng.	
Klíčová slova (česká):	Veeslavín, Vokovice, Evropská třída, nádraží, letiště, urbanismus	
Anotace (česká):	Diplomová práce se zaměřuje na území historické vesnice Veeslavín a její vazby na okolí. Zkoumá očekávaný vývoj oblasti. Důležitým tématem je plánovaná modernizace železniční trati a vlakové spojení Veeslavína s Letištěm Václava Havla. V praktické části nabízí práce pohled na možnost, kdy se návrhem urbanistické struktury posílí charakter jednotlivých částí území.	
Anotace (anglická):	This thesis addresses the area of the village Veeslavín in the context of its' surroundings. It also researches the expected development of the whole area. Furthermore, an important part is the planned modernization of the local railway as well as the construction of a modern transport connection between Veeslavín and Václav Havel Airport. The practical part of the thesis suggests a new urbanistic structure that promotes the unique character of each part of the area.	

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

20. května 2021

podpis autora-diplomanta

Ludmila Fictumová

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Ludmila Fictumová

datum narození: 7.5.1997

akademický rok / semestr: 2020/2021, letní

obor: Architektura a urbanismus

ústav: Ústav urbanismu

vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Akad. arch. Ir. Jiří Klokočka

téma diplomové práce:

Praha Veleslavín / návrh vize budoucího rozvoje městské části

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Úkolem diplomové práce je návrh budoucí urbanistické struktury historické vesnice Veleslavín a jejího okolí. Pro další vývoj celého území je potřeba vytvořit jasnou vizi. Stále důležitější je také optimalizovat interní vazby a vazby mezi oblastmi v širších souvislostech a najít vhodný koncept veřejného prostoru, na který je dnes vyvíjen tlak nejrůznějšími soukromými zájmy, projevujícími se na úkor společenského života a hlubších hodnot.

Konkrétně je třeba pracovat s historickým parkem kolem zámku, bývalým centrem vesnice (nyní obsazené autosalonem), bývalým zahradnickým centrem a areálem teplárny, a pro větší měřítko také s konceptem integrace území Veleslavína v širším prostorovém kontextu – rozvoj centra na Evropské (dopravní uzel nádraží vlaku na letiště, metro, tramvaj, autobus, cyklistické a pěší trasy, Strnadova zahrada, spojení na Petřiny a další témata).

2/

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

Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení.

Urbanistická koncepce řešeného území – plošně i objemově, napojení území na okolí a prostupnost. Schéma fungování a kvality veřejných prostranství a jejich identita a charakter s důrazem na řešení centra území.

Dopravní řešení, principy řešení dopravy v klidu včetně pěší prostupnosti.

Návrh funkčního využití včetně koncepce modro-zelené infrastruktury.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

Autorská zpráva

Analytická část

Výkres širších vztahů 1:10 000

Situace s dílčími parametry návrhu 1:2 000

Detail situace s řešením vybraných veřejných prostranství 1:500

Řezy územím 1:2000

Řezy uličního profilu, 1:500

Axonometrie dílčích částí

Axonometrie celku

Vizualizace

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model řešeného území a se zřetelnými vazbami na okolí

Portfolio ve formátu A4 (2 ks)

Poster 4x formát A1

CD obsahující výstupy zpracovaného diplomního projektu (2ks)

Konkrétní zadání programu a rozsah a měřítko výkresů a modelu mohou být vedoucím projektu upřesněna během práce na diplomovém projektu. Měřítko výstupů mohou být přizpůsobena požadovaným formátům odevzdání.

Datum a podpis studenta 25.2.2021 Fictumová Ludmila

Datum a podpis vedoucího DP, 25.02.2021

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

Q 1 -03- 2021

kt.d. hej 10

Téma

Předmětem diplomové práce je historická část Veleslavína a jeho okolí. Zástavba historické vesnice se zachovala jak v měřítku budov, tak urbanismu. Území je obeháno z jedné strany pískovcovými skalami a z druhé strany železnicí.

V minulosti hrály velkou roli právě přírodní podmínky. V této oblasti se nacházely lomy. Z pod skal vyvěrá hned několik pramenů, které dodávají místu vláhu. I proto se podél dnešní železnice dříve rozprostíraly plochy zahradnictví.

Okolí neovlivňují jen vodní toky, ale také toky dopravní. A tak vzniká další otázka. Jak reagovat na skutečnost, že se z místního nádraží stane přestupní stanice vlakového spojení mezi Letištěm Václava Havla a centrem Prahy? Již výstavbou stanice metra a autobusového nádraží se totiž místní poměry značně změnily. Křižovatka na Evropské ulici, která protíná historicky propojené Vokovice a Veleslavín, čelí náporu domácích i zahraničních cestujících.

Cílem práce je na základě studování místních poměrů a vlivů najít možnou budoucí podobu formou návrhu urbanistické struktury.

Slovo autora

Tato část Prahy nabízí koncentrovaně na malé ploše hned několik velice odlišných charakterů. V docházkové vzdálenosti od stanice metra se nachází jak rozlehlý autoservis nebo areál teplárny, tak i zámecký park. Křivolaké uličky a sklonitý terén nechávají na člověka tyto rozlišné elementy působit skrz malebná zákoutí a nečekané průhledy.

Mým prvním cílem je místo prozkoumat a pochopit. Dále je zapotřebí seznámit se blíže s plánovanými změnami a získat tak přehled o skutečnostech, které budou Veleslavín formovat. Tyto kroky by měly nabídnout dostatek informací pro zodpovězení klíčové otázky: „Jaký Veleslavín je?“

Následující částí práce bude odpovědí na otázky: „Jaký by Veleslavín měl být? Co je pro něj typické? Co jedinečné? Jaké jsou jeho hodnoty? Co mu schází? S jakými problémy se potýká? Jaké příležitosti mu přinese budoucnost? Jak se ke změnám postavit? Pro koho bude Veleslavín domovem?“ Tyto otázky budou mou práci provázet.

Úvodem mi dovoluji ještě několik důležitých poznámek. Tato práce je akademickou úlohou. Aby bylo možné naplnit její cíle, bylo k některým neznámým okolnostem zaujato zjednodušující stanovisko. V mé práci se tedy počítá následujícím:

- Nedojde k výstavbě estakády propojující Petřiny a Evropskou ulici.
- Území bývalé teplárny je vhodné pro zastavění, a to bez omezení způsobených základovými poměry, zátěží způsobenou dřívějším využitím území, ochrannými pásmy atd.
- Plánovaná podzemní železniční trať nezamezí výstavbě v řešeném území.
- Jedná se o modelovou situaci, která se neřídí současným územním plánem a současnými majetkoprávními vztahy v území.

ANALYTICKÁ ČÁST

Lokace

Veleslavín se rozkládá na území Prahy 6 v těsné blízkosti Evropské ulice.

Pomocí železnice je spojen s Kladnem.

Mezi Letištěm Václava Havla a Veleslavínem je zřízena pravidelná linka autobusu.

Stanice metra je první sběrné místo pro příjíždějící do Prahy ze západu a severozápadu.



umístění v rámci Prahy

plánovaná trasa modernizované železnice s odbočkou na Letiště Václava Havla

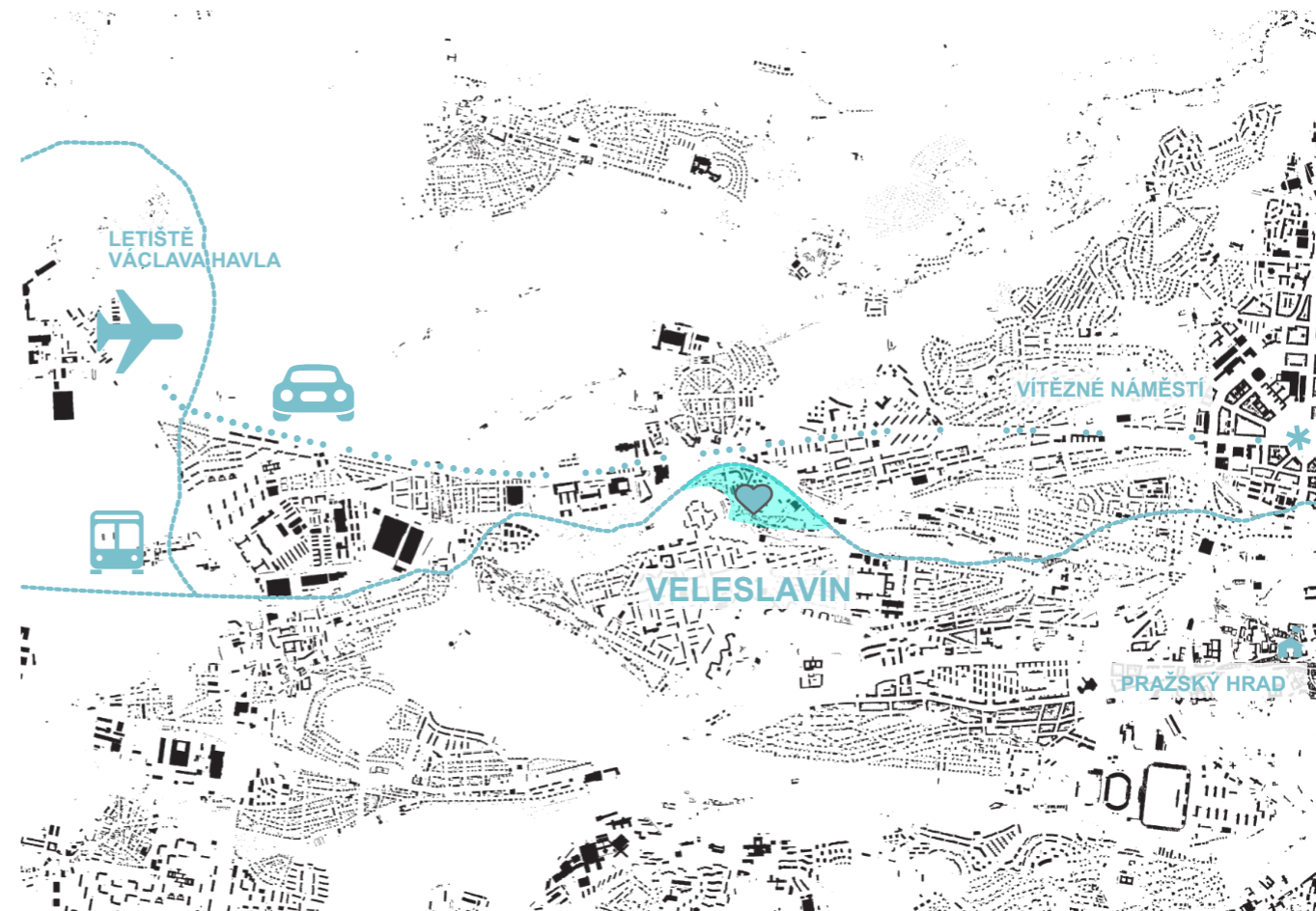
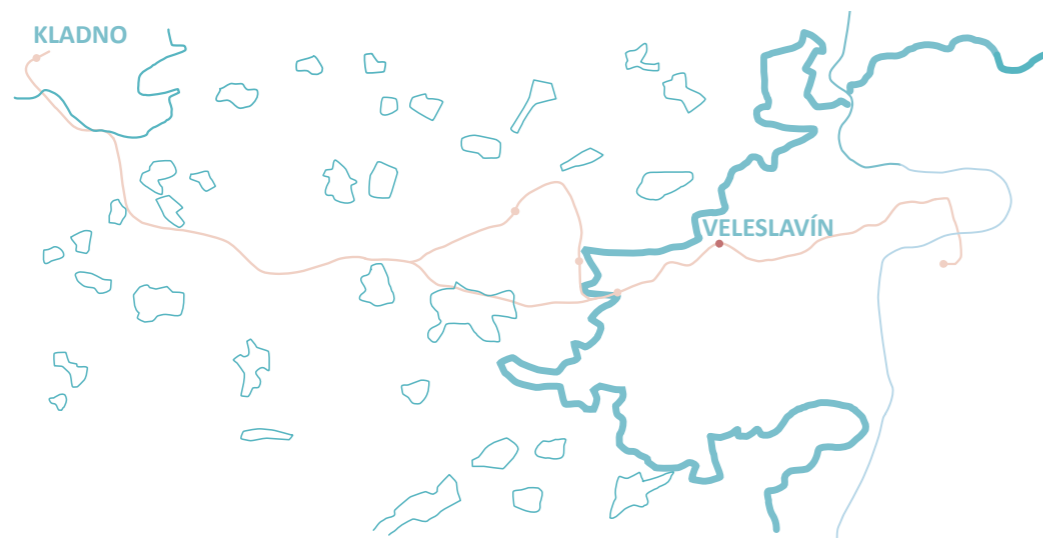


schéma širších vztahů

schéma území s vyznačenou budoucí podzemní dráhou



Vývoj

Zástavba Veleslavína je úzce spojena s obhospodařováním hospodářského dvora, který se později proměnil na zámek. Síť záhumních cest je dodnes propsaná do uliční sítě. Z historických map lze soudit, že plochy kolem hospodářského dvora byly dlouho obdělávané a tudíž nezastavěné.

V roce 1922 byl Veleslavín i Vokovice připojen k Velké Praze. Postupně houstne výstavbu podél Kladenské ulice, která spojuje Veleslavín s Dejvicemi. Postupně se rozrůstá zástavba i ve Vokovicích, kde vzniká zahradní město. Významnou změnou je výstavba Evropské třídy.



rok 1842

Zdroj: snímek obrazovky z aplikace Geoprohlížeč - ČÚZK (Geoprohlížeč, 2021)

mezi lety 1920-1924

Zdroj: snímek obrazovky z aplikace Geoprohlížeč - ČÚZK (Geoprohlížeč, 2021)





mezi lety 1909-1914

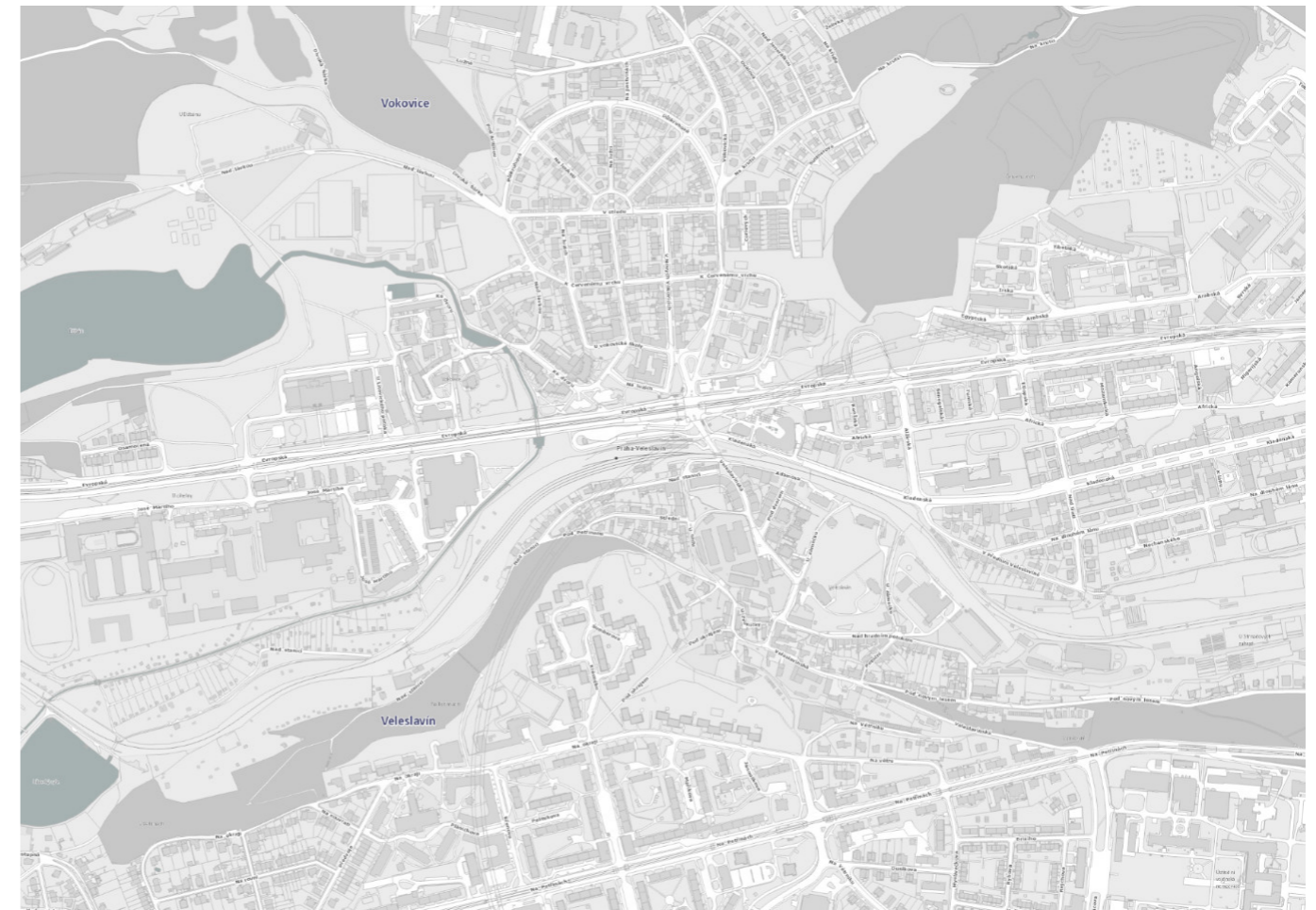
Zdroj: snímek obrazovky z aplikace Geoprohlížeč - ČÚZK (Geoprohlížeč, 2021)

rok 1938

Zdroj: snímek obrazovky z aplikace Geoprohlížeč - ČÚZK (Geoprohlížeč, 2021)



16



rok 2020

Zdroj: snímek obrazovky z aplikace Geoprohlížeč - ČÚZK (Geoprohlížeč, 2021)

rok 2020

Zdroj: snímek obrazovky z aplikace Geoprohlížeč - ČÚZK (Geoprohlížeč, 2021)



17

Zámek

Veleslavín je prvně zaznamenán v roce 993 jako statek náležící Břevnovskému klášteru. Statek prošel několika proměnami. Zásadní přestavba, mezi lety 1730-1750, je spojována se jménem K. I. Diezenhofera. Ten by mohl být přímo autorem návrhu, podle kterého byl zámek vystavěn. V roce 1903 se zámeček poprvé spojil s péčí o nemocné. Budovu využíval nejdříve Ústav pro duševně choré. Po příchodu bratraců Leo Kosáka a Oskara Fischera v roce 1910 zde vzniká také plicní sanatorium. V areálu přibývají další budovy a samotný zámek získává novobarokní křídla.

Za zmínku stojí také spojení Veleslavínského zámku s manželkou prvního československého prezidenta, Charlotte Garrigue-Masarykové. Ta zde, v duševní sanatoriu, mezi léty 1918 a 1919 pobývala. I později se do zámku vracela a její manžel, Tomáš Garrigue Masaryk, ji sem často jezdil navštěvovat.

Za druhé světové války byl zámek vyvlastněn nacisty. Majetek se však do rukou rodiny Kosáka a Fischera nikdy nevrátil, přestože o něj dědici žádali. Areál však i nadále sloužil pro zdravotnické účely. Poslední nájemci odešli v roce 2018 a od té doby nemá zámek dlouhodobé využití. V průběhu pandemie Covid-19 sloužila část areálu jako odběrové místo pro testování přítomnosti viru SARS-CoV-2 v organismu.

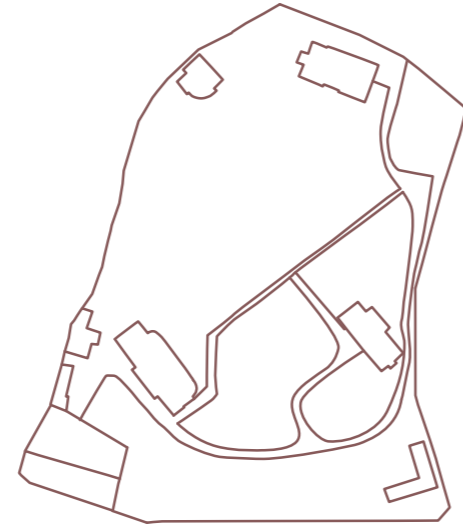


schéma současného stavu areálu



zámecký areál z nadhledu

Zdroj: (zamekveleslavin.cz, 2021)



zámecký park

Zdroj: (zamekveleslavin.cz, 2021)



pohled z ulice do zámeckého parku

Zdroj: autor, 2021

Přírodní podmínky

Královský hradní vodovod

Stavba započala v polovině 16. století. Jímací štolý se nacházely na území Střešovic, Veleslavína a Liboci. Odtud byla voda vedena jedlovými trubkami pod zemí na několik míst na Pražském hradě. Voda byla používána i v císařské kuchyni.

Na území Veleslavína se nachází stavba, která sloužila k údržbě vodovodu. Jde o vodovodní domek v parku v ulici U Sadu.

Císařská strouha - úžitkový hradní vodovod

V době vlády Rudolfa II. vznikl další vodovod. Jednalo se o otevřenou stoku přivádějící vodu z Libockého rybníku do Královské zahrady a Bažantnice. Ze Střešovic byla voda vedena na Hrad potrubím. Šlo o užitkovou vodu. V oblasti u Veleslavínského zámku překřížila císařská strouha již existující hradní vodovod.

Litovicko-Šárecký potok

Pramen potoka se nachází u obce Chýně. Potok zásobuje vodou soustavu rybníků, ze kterých pokračuje až do vodní nádrže Džbán. Evropskou ulici podtéká v blízkosti veleslavínského nádraží. Potok pokračuje Šáreckým údolím až do Vltavy.

Vodní nádrž Džbán

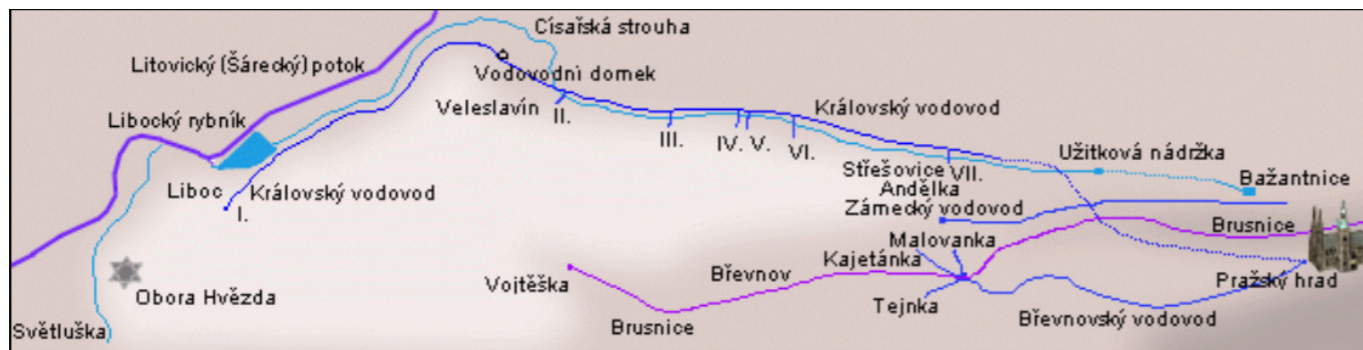
Nádrž Džbán byla vybudována na konci 60. let dvacátého století převážně za účelem rekreace.

Skály

Veleslavín je od Petřín oddělen strmým úbočím pískovcových skal. Na historických mapách najdeme na území Veleslavína známky těžby v této oblasti. Místa jsou na skalách zřetelné lidské zásahy a někde můžeme najít známky využívání skal jako skladovacích prostor.

Divoká Šárka

Přírodní rezervace Divoká Šárka je oblíbeným cílem rekreatantů. Pro území jsou typické skály a rozsáhlé zalesněné plochy. Rezervace je také dobře dopravně dostupná. Při příhodných podmínkách lze v Divoké Šárce dokonce bruslit a lyžovat. Skály jsou vhodné i pro horolezce.



nákres vodovodů

Zdroj:(zhola.com, 2021)



pískovcové skály začlenené do zástavby

Zdroj: autor, 2021



detail skal

Zdroj: autor, 2021

Dejvický potok

Občas můžeme najít pod označením Veleslavínský potok.

Pramen této vodoteče se nachází nejspíše v areálu Veleslavínského zámku. Ač není potok dnes příliš na očích, sehrál důležitou roli ve formování reliéfu Dejvic. V areálu zámku napájel jezírko, na kterém se dle dobových fotografií dalo i bruslit. V dnešní době však nemá stálou úroveň hladiny. Po většinu času se jedná pouze o vlhké místo bez viditelné vodní plochy.

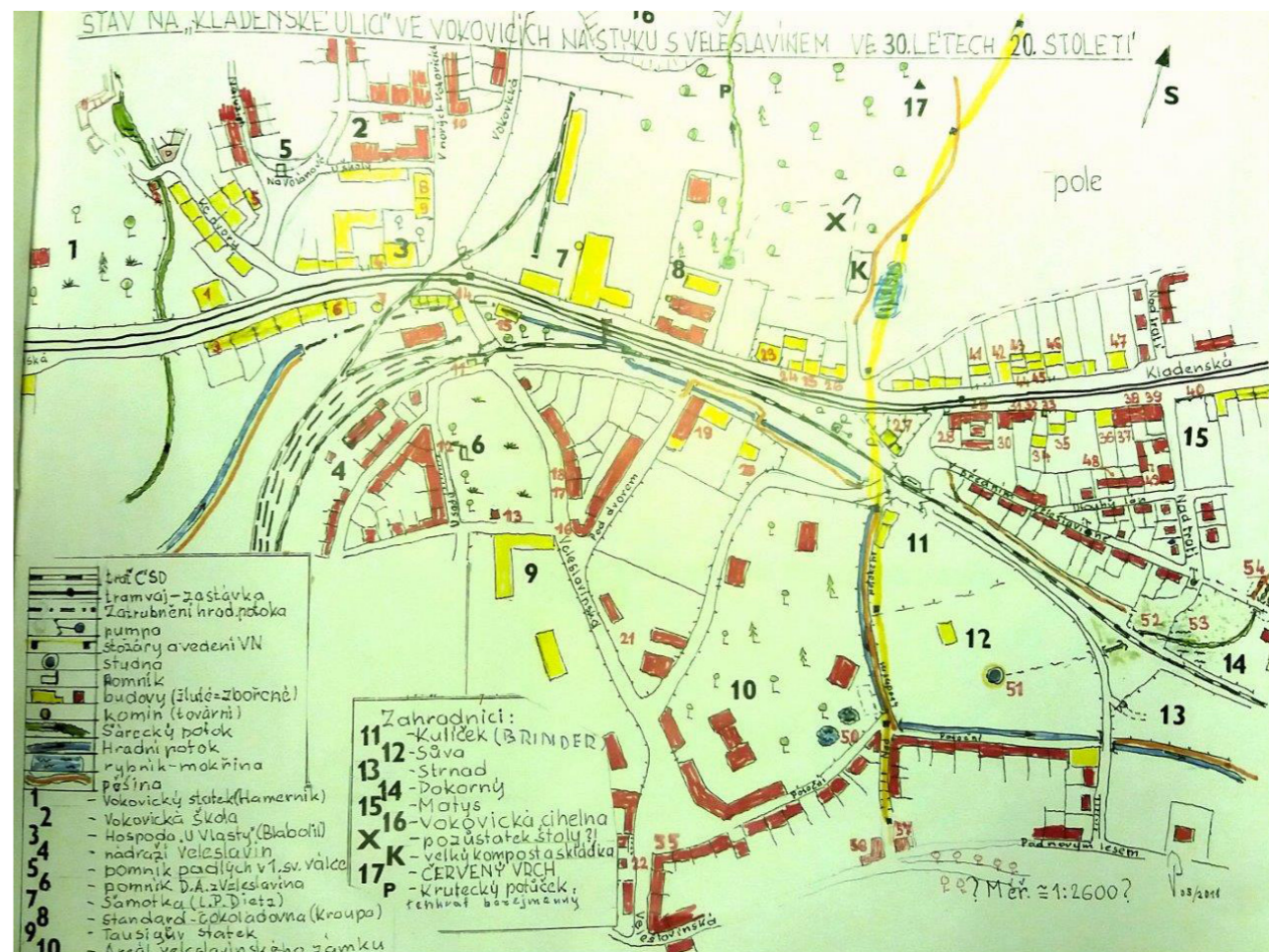
Dalším jasným bodem Dejvického potoka je propustek pod železnicí. Kudy přesně potok tekla na území bývalé teplárny se nepodařilo dohledat. Ani na mapě získané od pana Jana Trejbalu, která přibližně vyobrazuje situaci Veleslavína ve 30. letech 20. století není potok zakreslen.

Potok byl ve 40. a 50. letech 20. století sveden do kanalizace a jeho koryto bylo zasypano. Uvádí se též, že byl potok zatrubněn. Kvůli výstavbě na území teplárny navíc terén doznal výškových. Bez dalšího výzkumu a průzkumu je tedy možné trasu pouze odhadovat.

Zato po překonání železnice je potok vyveden na povrch a několik set metrů tak můžeme jeho stopu pozorovat v zahradách mezi ulicemi V Předním Veleslavíně a současnou železniční tratí. V minulosti pokračoval k zimnímu stadion v Ulici Na Rozdílu. Ulice U Dejvického rybníčku nese jméno po rybníčku napájeném právě Dejvickým potokem. Rybníček již dnes v místě nenajdeme, pojmenování však zůstalo.

Potok tekla místem dnešního Hadovka Office Park (dříve budova Siemens), ulicemi Mydlářka, Thákurova, Nikoly Tesly, Maďarskou ulicí až k Císařskému mlýnu. Zde ústila do vltavského ramene, které zaniklo výstavbou podbabského plavebního kanálu.

Jeho tok je od Náměstí Interbrigády zaznamenán v mapě stabilního katastru z 1. poloviny 19. století. Při porovnání této mapy a současného stavu zjistíme, že se historická stopa potoka shoduje se současnou polohou vodního toku v ulici Mlýnská.



mapka Veleslavína ve 30. letech 20. století

Zdroj: soukromý archiv MgA. Jana Trejbalu

otevřená část vodního toku

Zdroj: snímek obrazovky aplikace DVĚPRAHY (dveprahy.cz, 2021)



Evropská třída

Rozhodnutí z roku 1966 přineslo změnu ve formě nové, napřímené třídy. Ta dnes tvoří spojnici centra Prahy s Letištěm Václava Havla (toho času Letištěm Praha-Ruzyně). Do té doby plnily tuto funkci ulice Kladenská a Velvarská.

Dnes ji známe pod jménem Evropská, dříve se jmenovala Leninova třída. V knize 25 let vojenských staveb se dočteme, že byla stavba zahájena 6. března 1967 a předána byla 30.10.1967.

Z části se jednalo o propojení a úpravu stávajících komunikací, z části se zřídila zcela nová cesta. Roku 1991 přejmenována na Evropskou.



1953

Zdroj: snímek obrazovky aplikace DVĚPRAHY (dveprahy.cz, 2021)



1966

Zdroj: snímek obrazovky aplikace DVĚPRAHY (dveprahy.cz, 2021)



1975

Zdroj: snímek obrazovky aplikace DVĚPRAHY (dveprahy.cz, 2021)



2020

Zdroj: snímek obrazovky aplikace DVĚPRAHY (dveprahy.cz, 2021)

Železnice

Veleslavín je již od nepaměti spojen s kolejovou dopravou. Koněspřežná dráha tudy vedla z Písecké brány do stanice Kladno–Vejhybka od roku 1830. O 33 let později byla trať upravena pro provoz vozidel na páru. Dráha v té době sloužila k zásobování Prahy a cestující nepřevážela. Po prodloužení dráhy až na stanici Bubny, roku 1966, se zaužívalo označení Buštěhradská dráha.

Píše se rok 2021 a trať do Kladna je stále jednokolejná a neelektrizovaná. Četnost a rychlost vlakových spojů mezi Kladnem a Prahou je nedostačující. Lidé jsou nuceni hledat alternativu v cestování autobusem nebo osobním automobilem. V kombinaci s náporem cestujících mířících na Letiště Václava Havla se kumulace dopravy stává problémem. Velké množství lidí totiž míří do centra Prahy ve stejnou chvíli – ráno do práce. Ani po této ranní špičce ale problém nekončí. V lokalitách s přestupními body na městskou hromadnou dopravu přirozeně vzniká potřeba parkování.

Veleslavín je ideálním místem pro přestup na síť městské hromadné dopravy. Z autobusového terminálu odjíždí pravidelně spoje na Letiště Václava Havla. Zastavuje zde tramvaj, metro i vlak. Na stejné místo vozí příměstské autobusy ještě další cestující. Na takto rušné křižovatce se přidávají ještě obyvatelé Veleslavína, Vokovic a také lidé mířící do této lokality za prací. Celkově se zde potkává několik druhů dopravy a různých skupin cestujících.

V roce 2019 se uskutečnila architektonická soutěž na podobu stanice Veleslavín. Vítězi se stali Ing. arch. Dalibor Hlaváček a Ing. arch. Zuzana Kučerová.

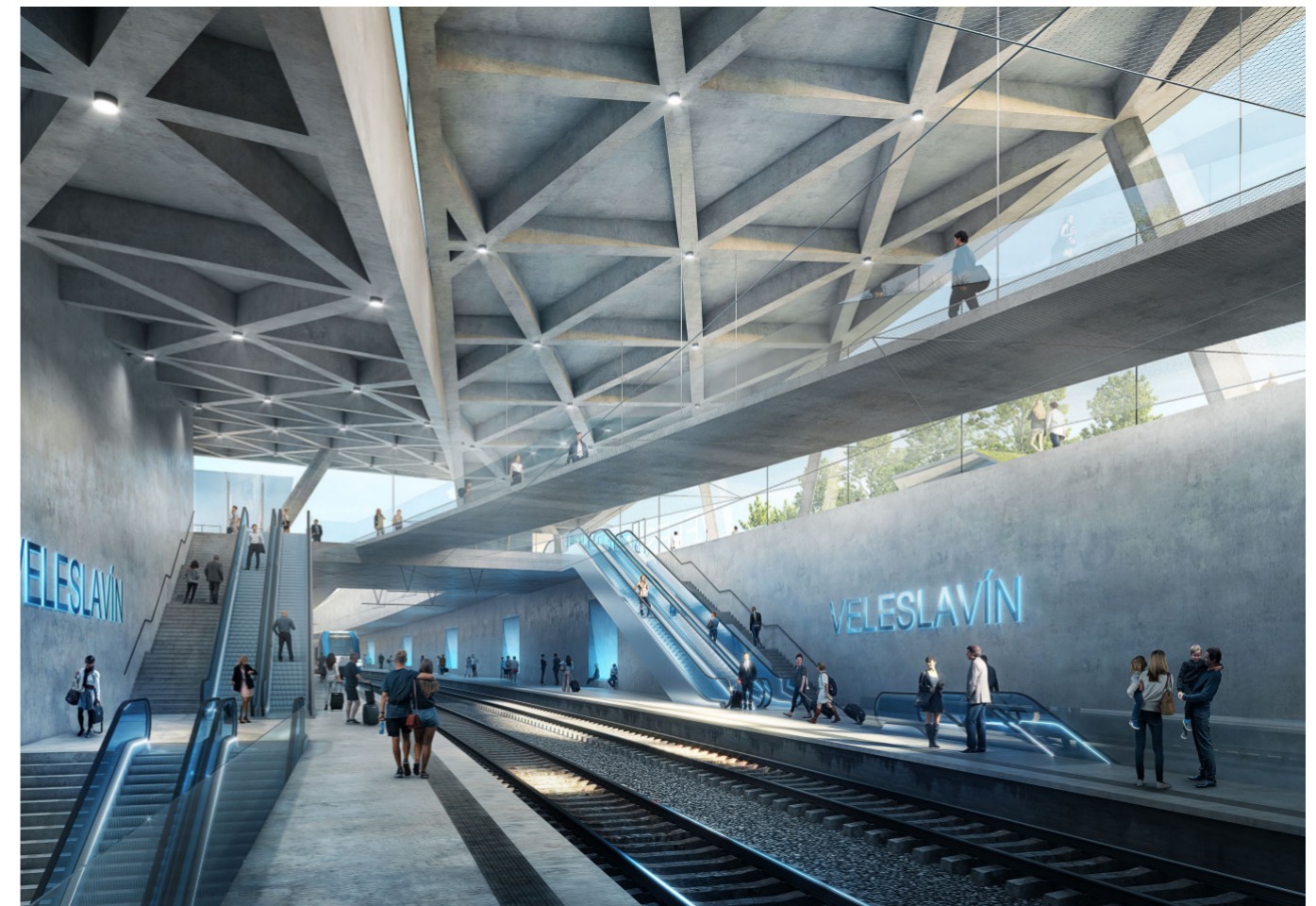


Vítězný návrh - celkový nadhled

Zdroj: (správazeleznic.cz, 2021)

Vítězný návrh - nástupiště

Zdroj: (správazeleznic.cz, 2021)



Tramvaj

Prodloužení tramvaje ke křižovatce Dlouhá míle bylo schváleno již roku 1942. Válečný stav ale realizaci neumožnil a projekt do dneška zůstává nedokončen. K původnímu úseku přibyla pouze zastávky Divoká Šárka.

Roku 1995 se opět začalo uvažovat o prodloužení tratě a roku 2011 vznikala studie. V listopadu 2019 pak přibyla i územní rozhodnutí. Stavební povolení by mohlo být, dle Metroprojektu, vydáno v průběhu roku 2021.

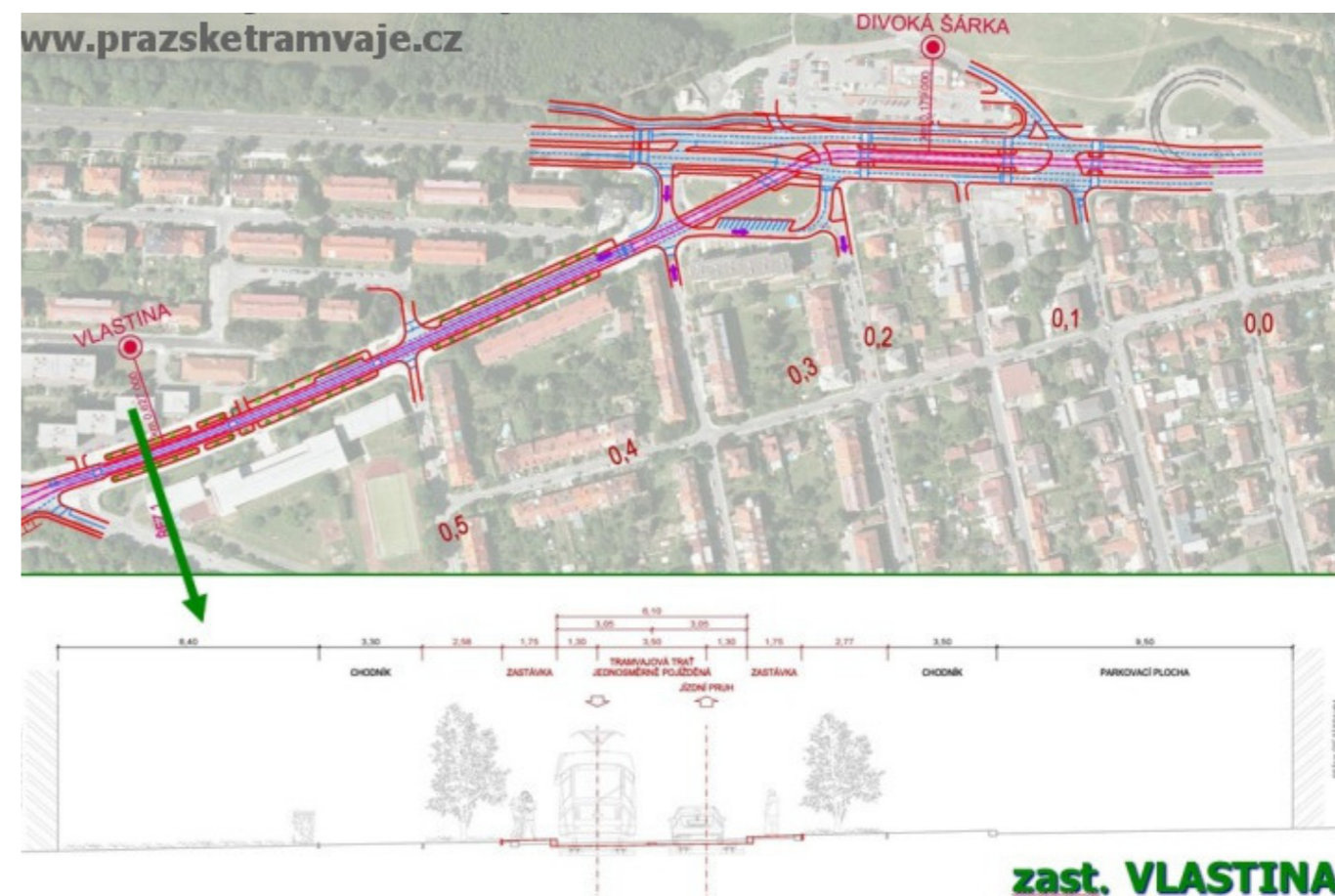


Trasa prodloužení tramvajové linky

Zdroj: (prazsketramvaje.cz, 2021)

Řešení mezi zastávkami Divoká Šárka a Vlastina

Zdroj: (prazsketramvaje.cz, 2021)



Rychlodráha

Modernizace tratě Praha–Kladno má za cíl poskytnout cestujícím alternativu k autobusové a individuální meziměstské dopravě a snížit tak počet lidí využívající silniční přepravy.

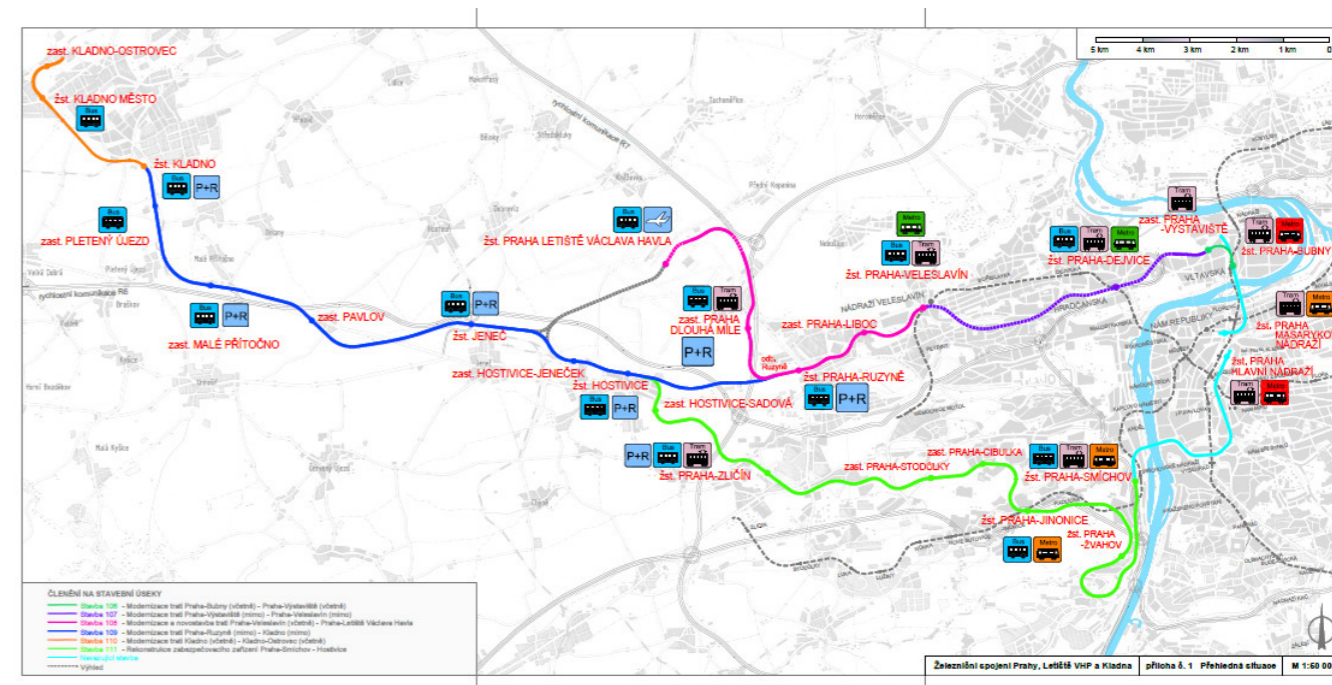
Příměstské autobusové linky budou ukončeny na terminálu Dlouhá Míle. V tomto místě bude zřízeno parkoviště P+R pro až 2000 automobilů. Spojení města s Letištěm zajistí přímá železniční trať. Na nádraží Veleslavín v důsledku těchto kroků nebude zapotřebí autobusový terminál. Odpadne i část individuální dopravy a související potřeba parkovacích míst.

Realizace celé proměny je rozsáhlou a komplikovanou záležitostí. Trať byla proto rozdělena do několika úseků.

Úsek týkající se Veleslavína řeší trať mezi stanicemi Praha-Výstaviště a Praha-Veleslavín. Stromovkou projíždí vlak po povrchu a na úrovni Dejvického tunelu se postupně dostává pod povrch. Zpátky na terén se dostane až na nádraží Veleslavín.

Diskutovalo se i o možnosti nechat vlak na povrchu již od stanice Dejvická. Městská část Praha 6 se však proti této variantě postavila. Celkově byly vyhotoveny tři varianty, na které byly zpracovány posudky. Odsouhlasena byla nakonec varianta vedoucí mimo stopu původní železnice. Ražené tunely povedou místy až 80 metrů pod povrchem. V oblasti bývalé teplárny se změní tunely z ražených na hloubené. Od nádraží Veleslavín směrem na Kladno už bude trať vedena v zářezu či po povrchu.

Linka na Letiště se odklání od historické trasy za stanicí Praha-Ruzyně. Soupravy budou zastavovat ve stanici Praha-Dlouhá Míle a konečnou stanicí bude Praha-Letiště Václava Havla, která bude pod povrchem.



Trasa železničního spojení Prahy, Letiště VHP a Kladna

Zdroj: (praha6.cz, 2021)

Návrh zastávky Praha-Dlouhá Míle

Zdroj: (youtube.com, 2021)



Teplárna

Veslavinská teplárna fungovala od roku 1961. Obsluhovala zástavbu Petřin a zástavbu na Červeném vrchu. Roku 1994 byl provoz této hnědouhelné teplárny z důvodu malé efektivity a velkému množství zplodin ukončen. Hned v sousedství, na severovýchodě, byla postavena nová teplárna na zemní plyn, která funkci původní elektrárny nahradila. Areál původní teplárny dlouho chátrá a práce na odstranění budov začaly až v roce 2018. Ponechána byla pouze budova bývalého sila v severozápadní části areálu.



Letecký snímek opuštěné teplárny, rok 1996

Zdroj: snímek obrazovky aplikace DVĚPRAHY (dveprahy.cz, 2021)

Letecký snímek území bývalé teplárny, rok 2020

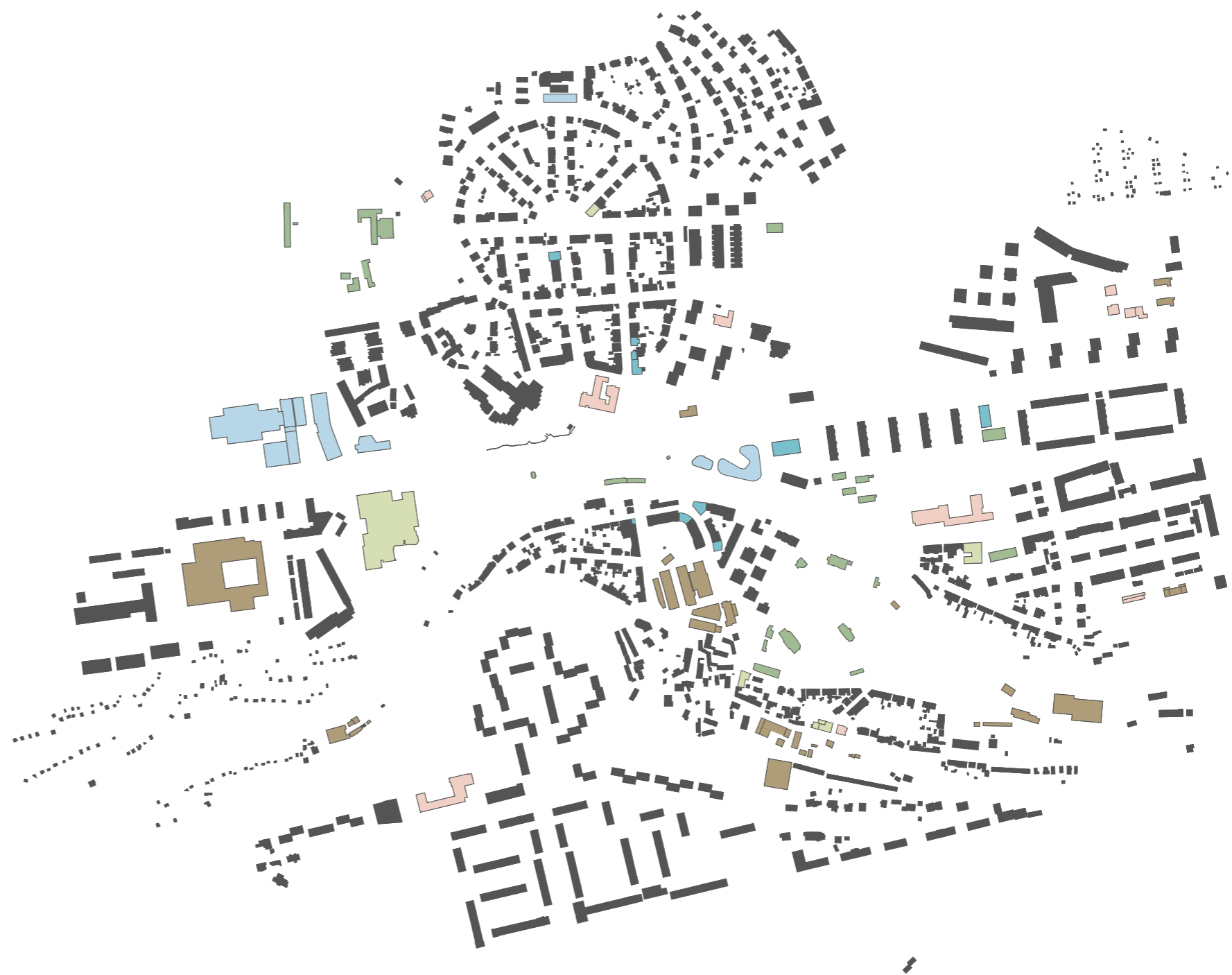
Zdroj: snímek obrazovky aplikace DVĚPRAHY (dveprahy.cz, 2021)



Využití budov

Veleslavínu dominují autosalony a autoservisy. Další vybavenosti zde ale tolik nenajdeme. Veleslavín má mateřskou školu, ale na základní školu chodí děti už historicky do Vokovic.

Ve Veleslavínské ulici se nachází několik prodejen v parteru. Přestože je velká část na schématu vyznačena jako bydlení, najdeme zde ještě další služby. Častým jevem pro tuto lokalitu jsou drobné provozovny. Na některých domovních fasádách nalezneme tabulky s informací, že zde působí kadeřník, právník či umělec. Jinak ale není tato funkce na budově nijak rozpoznatelná.



- vzdělání
- bydlení
- výrobní a ostatní areály
- pohostinství a ubytování
- administrativa
- drobná komerce
- ostatní vybavenost



Fotodokumentace
Veleslavín
Zdroj: autor, 2021



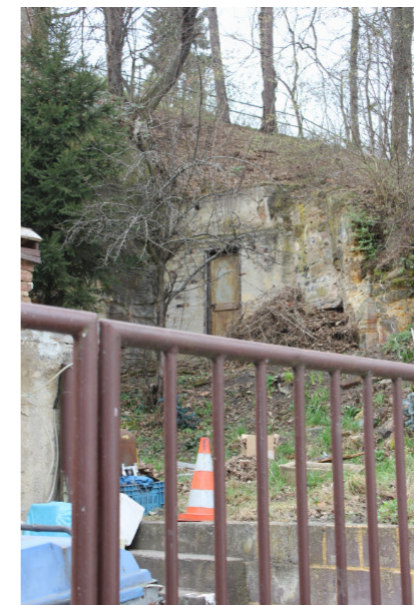
Fotodokumentace
Veleslavín
Zdroj: autor, 2021



Fotodokumentace
Veslavín - bývalá teplárna
Zdroj: autor, 2021



Fotodokumentace
Veleslavín
Zdroj: autor, 2021



Fotodokumentace
Veleslavín
Zdroj: autor, 2021



Fotodokumentace
Vokovice
Zdroj: autor, 2021

Závěr z analýz

Příroda je stále důležitou složkou místních poměrů. Celkově je Veleslavín obklopen několika bariérami.

Skály oddělují Veleslavín od Petřin značným výškovým rozdílem. Předěl je ještě posílen stromy, které porůstají svah a spolu s pískovcem poskytují na jaře chlad bezprostřednímu okolí.

Druhou bariérou je železnice. Na cestu podél zámecké zdi navazuje vyšlapaná cestička vedoucí přes koleje směrem ke Kladenské ulici. Lidé tuto bariéru překonávají denně. Do budoucna by však měla být železnice vedena pod zemí a bariéra by proto částečně zmizela. Od zastávky Veleslavín směrem na Kladno bude železnice vedena opět po povrchu.

Třetí významnou bariérou je Evropská třída. Vokovice a Veleslavín sdílely historicky i školu. Ta sice zůstala zachována i po výstavbě nové silniční tepny, ale pro obyvatele se nachází za mentální překážkou ve formě nutného překonání Evropské třídy

V samotném Veleslavíně je tedy překvapivě málo vybavenosti, pokud nepočítáme rozlehlé autoservisy. Ve Vokovicích ale v posledních letech otevřelo několik obchodů a kavárna. Nakupovat jezdí místní do Billy na Evropské třídě blízko k Vítěznému náměstí.

Vokovice i Veleslavín působí jako místo, kde lidé znají svoji komunitu. Nebo je k tomu alespoň nastaveno měřítko a způsob zástavby. Přesto jsou tyto dvě, převážně rezidenční, lokality významně odlišné.

Veleslavín má velký potenciál v potocích, které zde tečou. Dle místních má skoro každý ve Veleslavíně na zahradě pramen. Spolu s předpokladem, že se po modernizaci železniční tratě stane z bývalé trasy vlaku zelený volnočasový pás, se zdá, že by Veleslavín mohl být oázu zeleně a vláhy. K tomu přispívá i existence zámeckého parku

Divoká Šárka ←

Džbán ←

drobná komerce ←

výstavní prostor ←



Litovický potok ↓

Autobusové nádraží
zatěžující křižovatku ↓

komplikovaný přístup ke škole ↓

zalesněný pás ↓

park ↓

chybějící centrum ↓

historická struktura ↓

výkres hodnot a problémů

obyvatelé Vokovic a
Veleslavína jezdí
nakupovat autem až do
tohoto obchodu

↓ jednosměrní spojení s Petřinami

↓ chybějící pěší spojení

↓ zámecký park

↓ chybějící centrum

↓ historická struktura

NÁVRHOVÁ ČÁST

Jak místo uchopit

Chodím místem. Zkoumám mapy. Procházím knížky a přes výdejní okénko si nechám vyprávět o životě tady. A hlava mi jde kolem. Je tu všechno, co vás napadne. Možná, je tu i to, co vás nenapadne.

Malebnost křivolakých uliček starého Veveslavína. Klid ve Vokovických ulicích. Ty průhledy a škála zástavby. Auta, vlaky, tramvaje. Cizinci i domácí. Metry asfaltu i oáza zeleně.

V hlavě si skládám obrázek a pomáhám si ztělesněním území. Vidím tu tři ženy.

První, Veveslavín, je neposedná tetka s širokým polem zálib. Může se vám stát, že ji zastihnete s rukama od hlíny, barvy nebo těsta. A i když by jí nedělalo problém chytat v holínkách na louce motýly, pořád ví, co se zrovna nosí v Paříži.

Její sestra, Vokovice, věnuje většinu svých myšlenek každodennímu běhu života. Můžete si být jistí, že bude mít po ruce deštník, pokud se při vaší společné procházce rozprší. Pamatuje si, kdy mají její neteře a synovci narozeniny. A kolik kilometrů ještě může s autem najet před dalším servisem, má tak nějak přirozeně v hlavě.

A pak je tu Evropská, cestovatelka v plné kráse. Jestli jí chcete udělat radost, vyprávějte jí o něčem novém, o něčem, co nezná. Nové země, které navštívila, další objevy, o kterých se dočetla, všechny nové informace ji fascinují. A tuze ráda o tom vypráví svým tetám.

A tyto tři bytosti, tři duše Veveslavína, tu spolu žijí. Každá je jiná, ale jsou stejné krve.



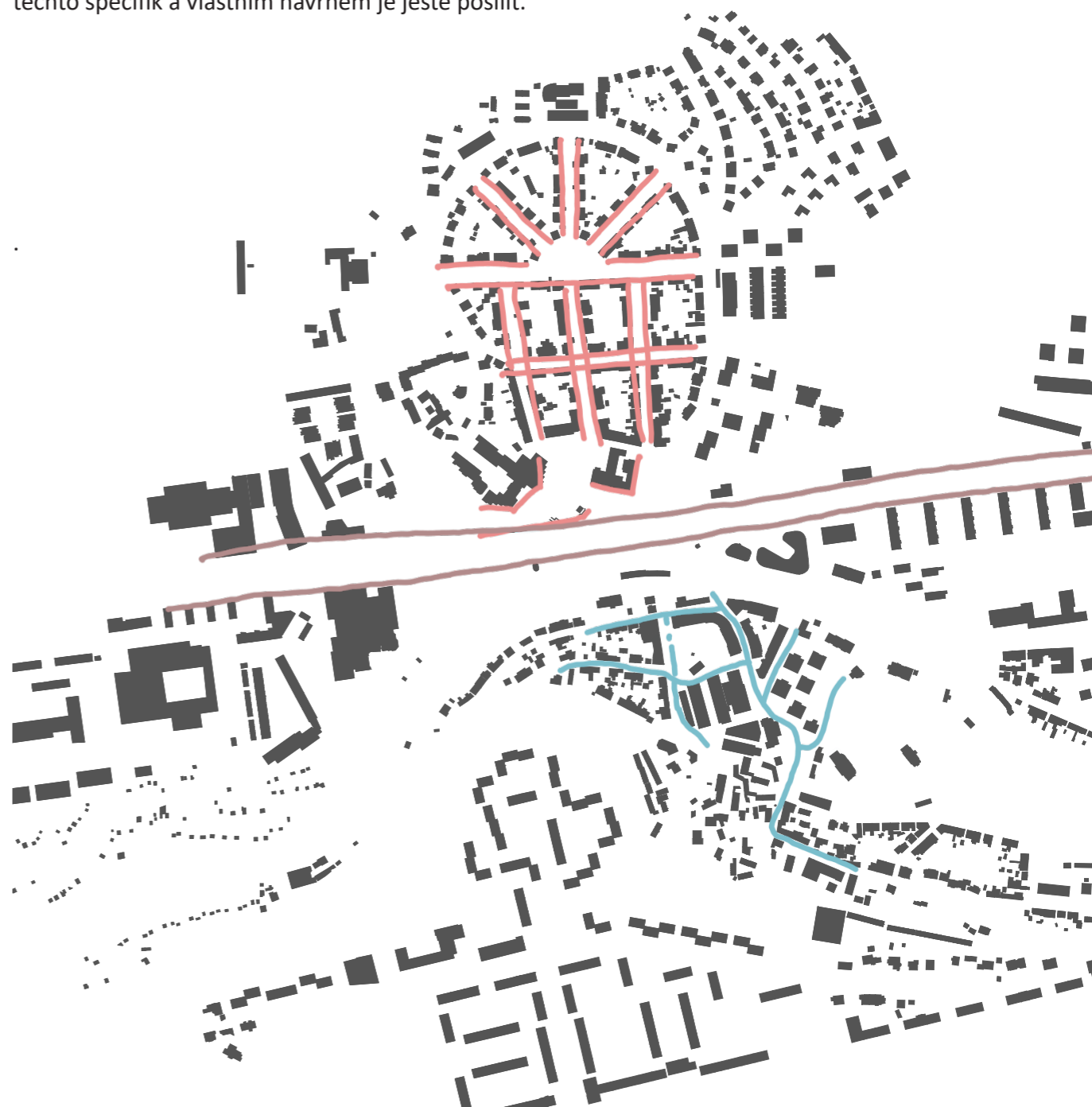
Tři duše Veveslavína

Vokovice a Veveslavín jsou ve skutečnosti rozdílné katastrální území. Toto nepřesné pojmenování si dovoluji použít na základě pocitu, který ve mně místo vyvolává.

Koncept

Sílu tří duší Veveslavína vidím právě v tom, že jsou tak rozdílné. Přemýšlela jsem, jestli by měl Veveslavín mít ambice navazovat na rychlost a energii Evropské ulice. Jestli by neměla postupně nízkou zástavbu začít nahrazovat zástavba vyšší. U Vokovic je tak zřetelná pravidelná uliční síť, že mě tyto myšlenky z počátku ani nenapadly.

Když jsem se znovu vracela k základní otázce, v čem by měla být síla tohoto území, co ho kotví a drží nohama pevně na zemi, došla jsem k různorodosti. Právě ta nestejnost poskytuje místu svébytnost a jedinečnost. A tak jsem začala tuto různorodost rozebírat více do hloubky. Nakonec jsem se rozhodla založit návrh právě na vyhledání těchto specifik a vlastním návrhem je ještě posílit.

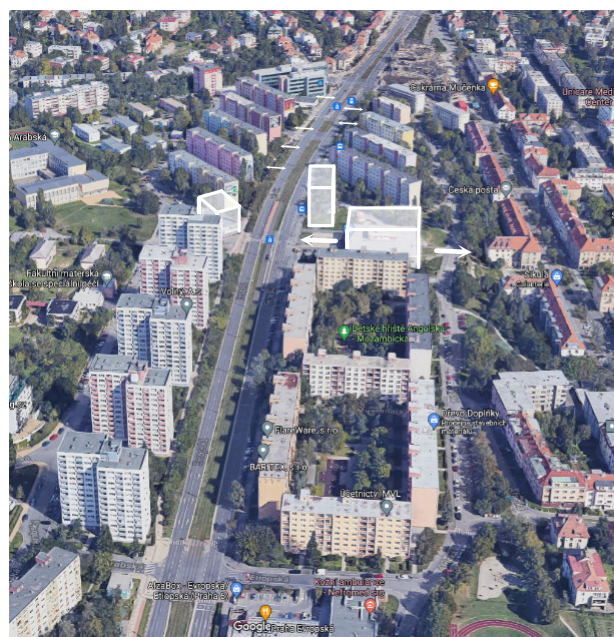


Evropská

Cesta směřující z Vítězného náměstí vedla ještě v polovině minulého století přes Kladenskou ulici. Evropská třída vznikla jako razantní změna v dopravní síti. Přímá a široká komunikace přivádí do města zároveň s dopravou také velké množství energie. Přiléhající zástavba denně působí na velké množství cestujících, kteří proudí všemi směry.

Při zkoumání Evropské jsem si proto nejdříve udělala hrubou koncepci toho, jak by mohl být její charakter podpořen. V jednoduchých skicích jsem zástavbu doplnila tak, aby dokázala zapůsobit na kolemjedu, ale aby zároveň komunikovala i s pěší dopravou.

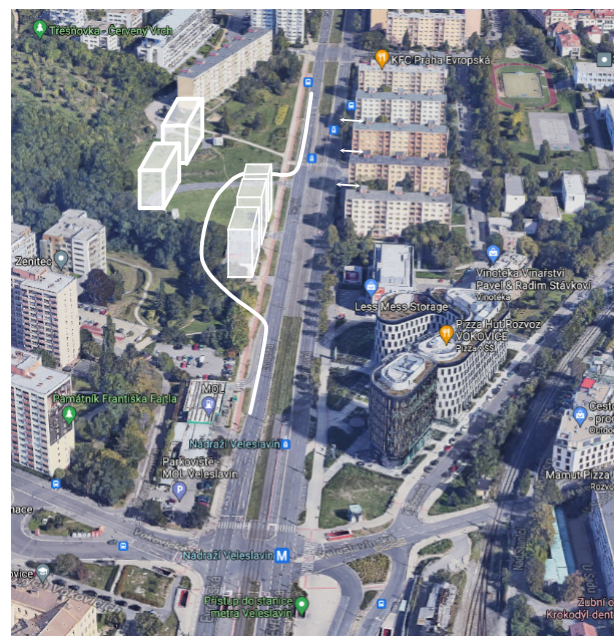
Jak by mohl přiléhající prostor vypadat je pak podnětem k diskusi. Například plánované protažení tramvajové linky od zastávky Divoká Šárka přes novou zastávku Vlastina až na nové obratiště se zastávkou Dědinská už prošlo dlouhou přípravou a muselo vzít v potaz všechny skutečnosti v území. V návaznosti na tuto prvotní hmotovou koncepci by tak bylo potřeba do detailu vypracovat celou křižovatku ulice Evropská a Vlastina. Je nutné ověřit realizovatelnost posunu jednoho tramvajového pásu dále do křižovatky, kde je v současnosti navržen odbočovací pruh do ulice Vlastina.



Zastávka Sídliště Červený Vrch
Protilehlé dvoupatrové budovy (Billa a fitness centrum) nastavují do výšky. Navazují na stavební čáru panelových domů stojících rovnoběžně s Evropskou ulicí a v blízkosti Billy doplňují ještě jeden objem. Tím chci podpořit rytmus zástavby.

Pro lepší napojení pěší dopravy na panelové domy akcentuji odbočky z Evropské. Měly by vzniknout rozpoznatelné vstupy do území sídliště.

Nastavený objem současné Billy by měl komunikovat s veřejným prostranstvím jak směrem k Evropské ulici, tak směrem k ulici Kladenské.



Tramvajová smyčka
Od ulice Arabská až po ulici Vokovická není v bezprostřední blízkosti hlavního dopravního tahu směrem na sever žádný výrazný objem. Naproti tomu panelové domy na jihovýchodě stojí kolmo k silnici.

Měním tvar smyčky a k silnici umísťuji administrativní budovy a až za ně bydlení. To by bylo jinak až moc rušené dopravou, která krouží kolem navrhovaných administrativních budov po celém obvodu.

Hotel Krystal a administrativní CUBE

Od nádraží Veleslavín směrem z Prahy přechází zástavba přes dva významné objekty. Nejdříve ale překonává Litovický potok, kolem kterého se daří vegetaci. Proto navrhuji objemy až do blízkosti hotelu Krystal a budovy CUBE.

Obě stavby vylézají s výškově nejvýraznější částí až hluboko za uliční čárou.

Je zde ale začatá linka panelových domů na jedné straně a administrativní budovy firmy Olympus na druhé straně.

Navrhuji objemy, které tuto začatou linku potvrdí.



KFC a protažení tramvajové trasy

Plánované protažení tramvajové linky je navrženo přes dosud zelenou plochu u současné autobusové zastávky. Objem, který na obrázku představuji, je návrhem do diskuse, zda nelze situaci vyřešit tak, aby byla plocha využitelná.

Dvě vyznačené linky znázorňují vedení tramvajové trasy, kdy směrem do centra jede tramvaj mimo Evropskou třídu a navrhovanou budovu objíždí z jižní strany.



Zastávka Divoká Šárka

V případě prodloužení tramvajové trasy by měla dosavadní trať postačit jen jedna kolej. Získaný prostor navrhuji využít pro rekreační účely v Divoké Šárce.



Vokovice

Tato oblast představuje duši, kterou řeším pouze konceptem náměstí.

Vokovice trpí chybějícím druhým napojením na Evropskou ulici. Úzké komunikace slouží jako zkratky pro projíždějící, což snižuje kvalitu života. Vyřešení tohoto problému je rozsáhlým úkolem, který není v této práci zpracováván.

Věnuji se jednomu zásahu, který je spojen s budoucí změnou dopravy. Původní zástavba byla přetnutá výstavbou Evropské třídy. Jako předprostor školy slouží prostor ulice V Nových Vokovicích. Ta se v posledních letech stává nositelem života. Otevřela zde vinárna, kavárna i malá prodejna potravin. Ulice může také těžit v blízkosti metra a zastávek hromadné dopravy. Vycházím tedy z předpokladu, že se zde už dnes soustřeďuje dění.

Naproti tomu ulice Vokovická se staví ke křižovatce zelení. Trojúhelník vyplňující spojnici těchto dvou ulic slouží jako točna pro autobusy. Linky, které zde končí, by ale měly být nahrazeny modernizovanou železniční dráhou. Potřeba točny by tím odpadla. Zastávka by zůstala pouze pro autobusy pokračující dále do Vokovic. Točna by mohla být v návaznosti na modernizaci trati nahrazena novým náměstím. Vznikl by tak předprostor pro školu a brána Vokovic.



současný stav

Zdroj podkladní fotografie: snímek obrazovky z aplikace Geoprohlížeč - ČÚZK (Geoprohlížeč, 2021)

koncepte nového náměstí





návrh stanice Veleslavin od
ing. arch. Dalibora Hlaváčka
a ing. arch. Zuzany Kučerové



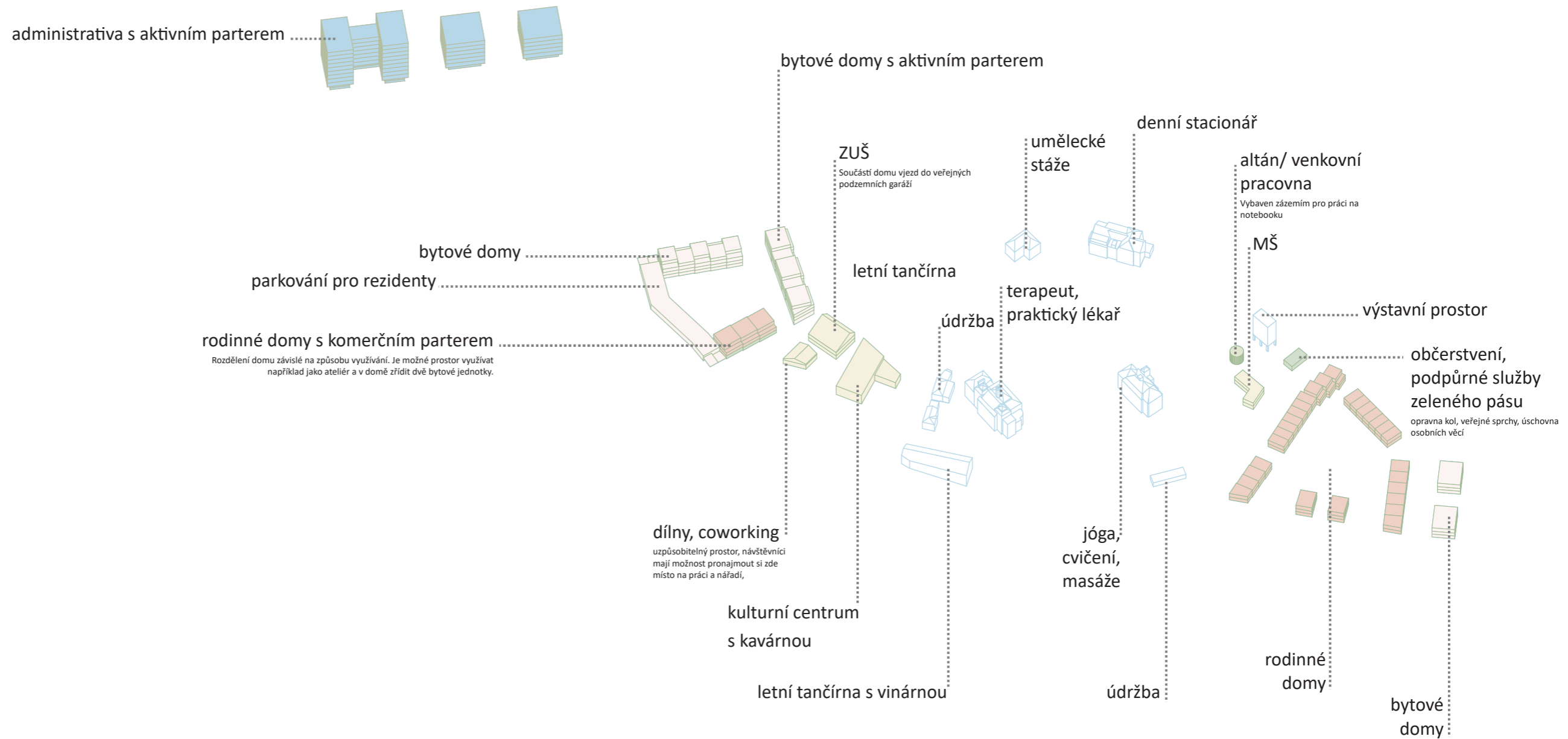
Funkční využití

Barevně jsou znázorněny budovy, které doplňují.

Stávající objekty zámeckého areálu využívám pro aktivity spojené s udržováním psychického a fyzického zdraví.

Zachovalé silo z původní teplárny přeměňuji na prostor pro kulturu.

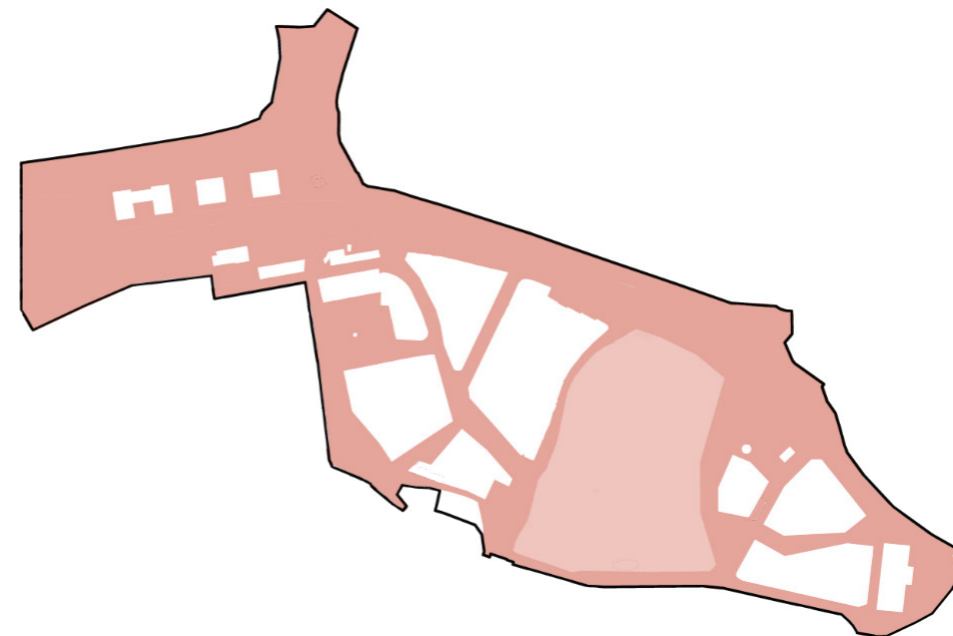
Funkční využití budov bude dále rozebráno představení jednotlivých lokalit.





- veřejná zeleň
- soukromá zeleň
- veřejná zeleň s časovým omezením

schéma zeleně



- veřejně přístupné
- přístupné s časovým omezením

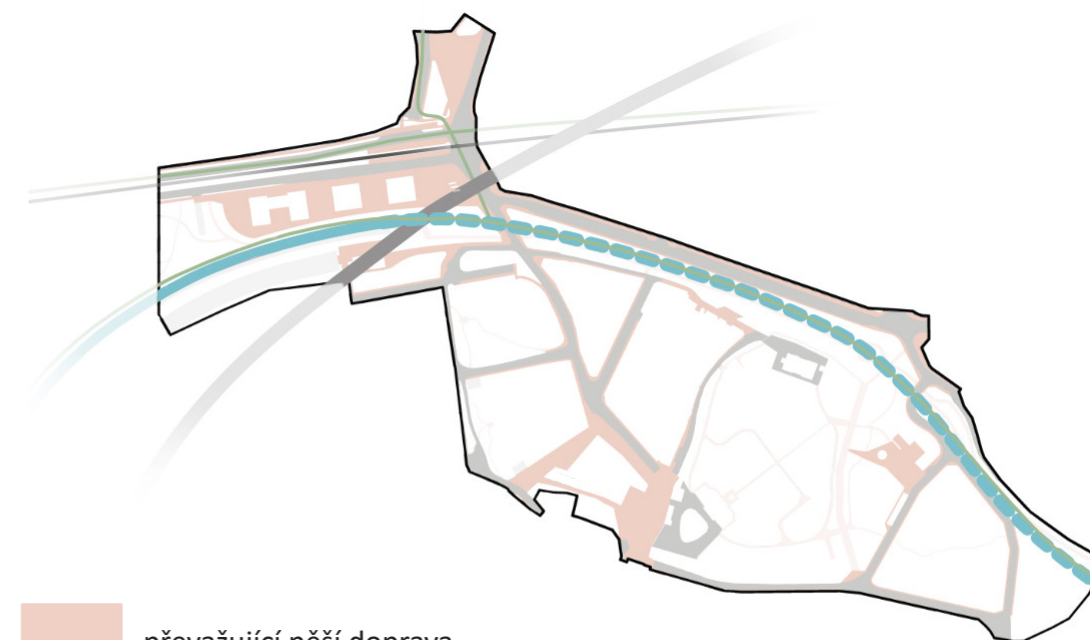
schéma veřejného a neveřejného

schéma zpevněného a nezpevněného



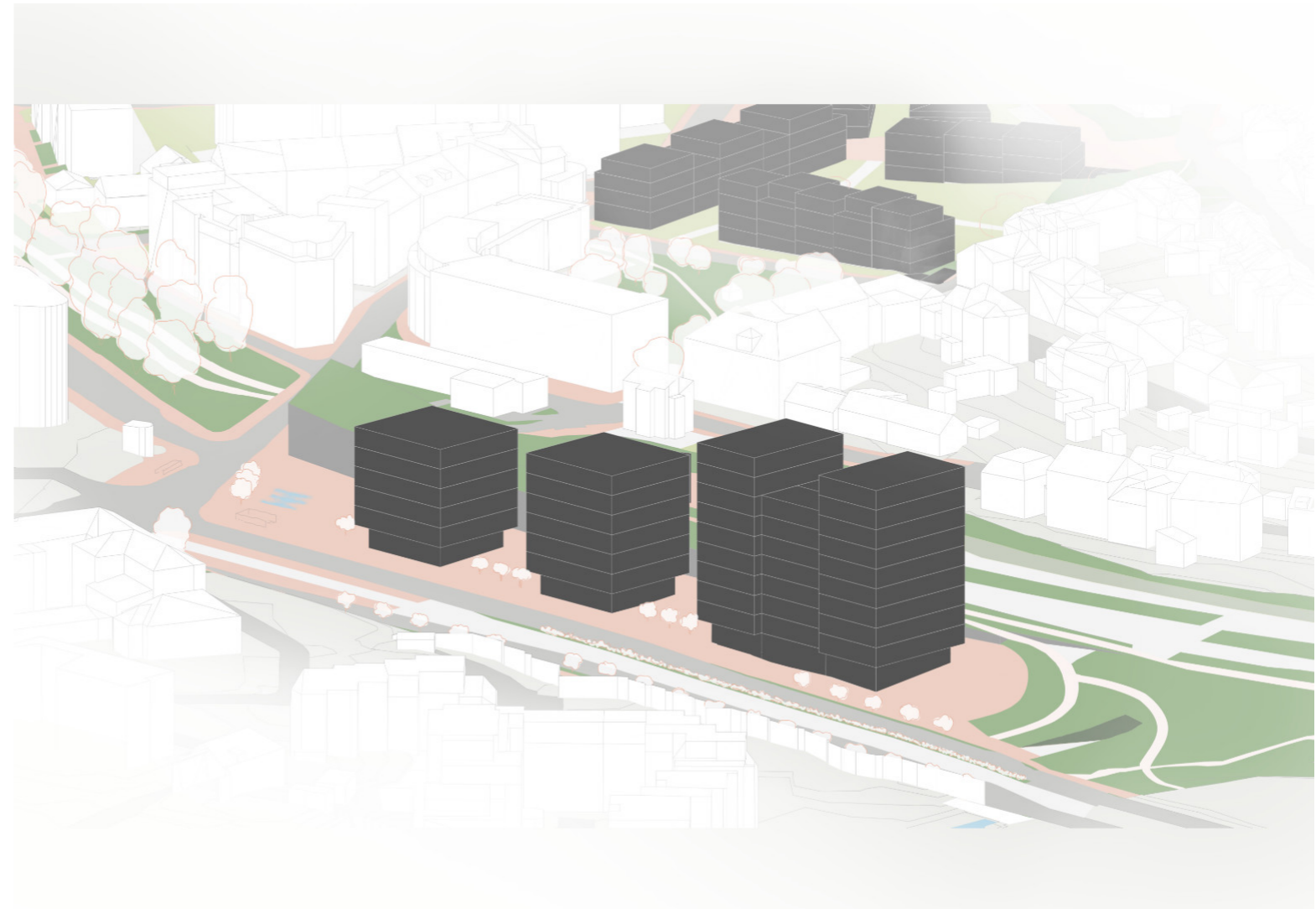
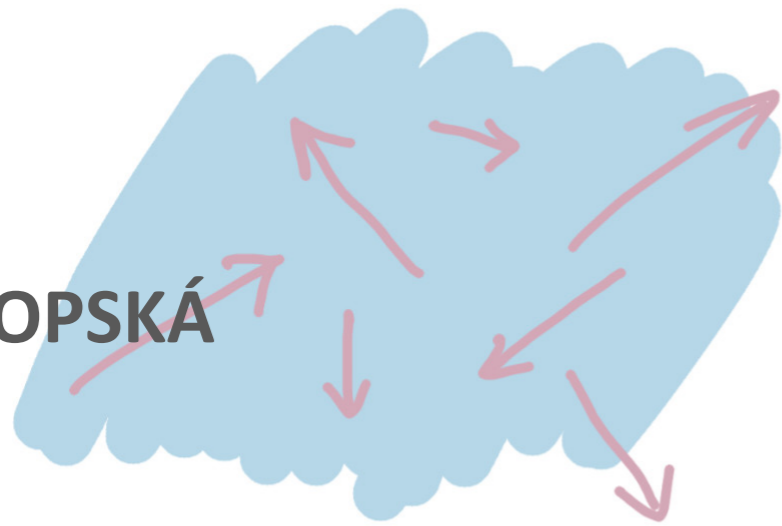
- nezpevněný povrch
- zpevněný povrch

schéma dopravy



- převažující pěší doprava
- silniční doprava
- pěší cesty
- podpovrchová železnice
- tramvaj
- cyklotrasy
- metro
- povrchová železnice

EVROPSKÁ



Evropská

První fází návrhu bylo hledání ideálního profilu Evropské ulice. Zkoušela jsem přesunout tramvaj blíže k zástavbě, aby byli cestující v nejkratší možné vzdálenosti od chodníku. Cestující by také byli v těsném kontaktu s děním na ulici.

Rozdělením tramvaje na dva nezávislé pásy zvětšilo šířku minimálního profilu. Nakonec jsem prověřovala variantu tramvaje posunuté směrem k chodníku, která je lemována stromy. Na několika místech však nebyl k dispozici dostatek prostoru. Výsledná varianta přidává stromy po obou stranách ulice a pás keřů na jih podél tramvajové trati. Stromořadí mezi chodníkem a silnicí se již dnes vyskytuje v několika lokalitách.

Návrhem tří administrativních budov navazují na vítězný návrh stanice Veleslavin od Ing. arch. Dalibora Hlaváčka a Ing. arch. Zuzany Kučerové. Na základě dostupných informací a debaty s panem architektem Hlaváčkem chápu stanici jako budovu

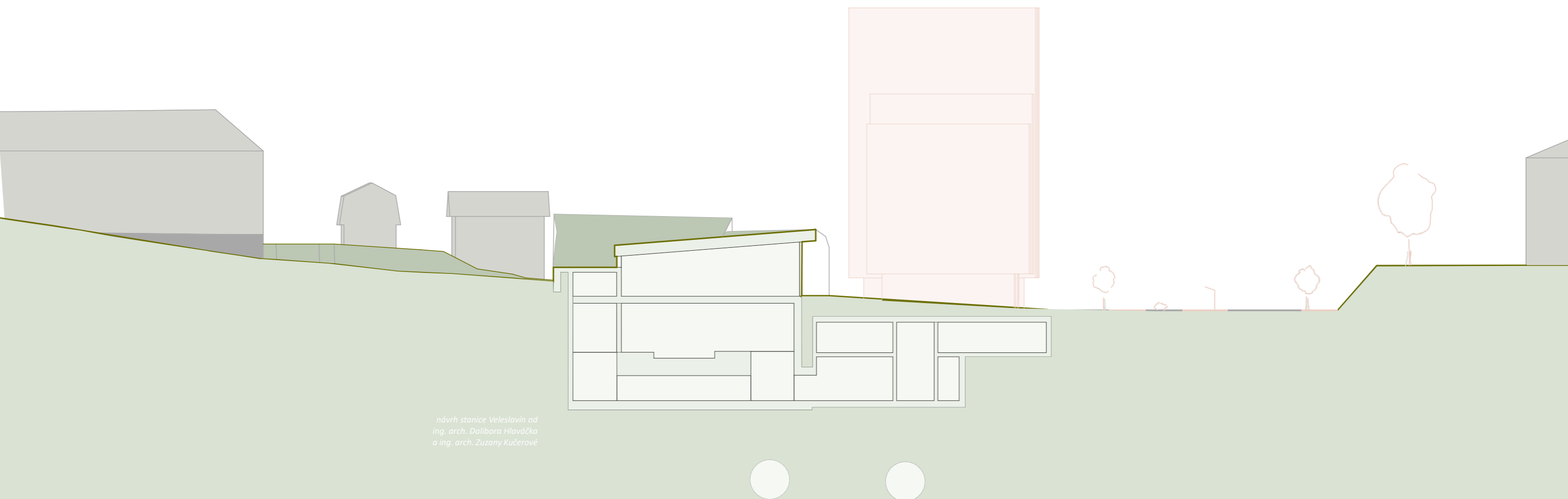
bez hlavního vchodu. Velká část cestujících se bude pohybovat pod zemí. Přestup mezi vlakem a metrem je taktéž zajištěn podzemním propojením.

Cílem návrhu je podpořit energii mířící všemi směry. Proto parter všech tří budov oproti hmotě pater ustupuje. Zanoření parteru do dispozice nabízí přirozené krytí. Celé přízemí je určeno komerci a vstupům do budov.

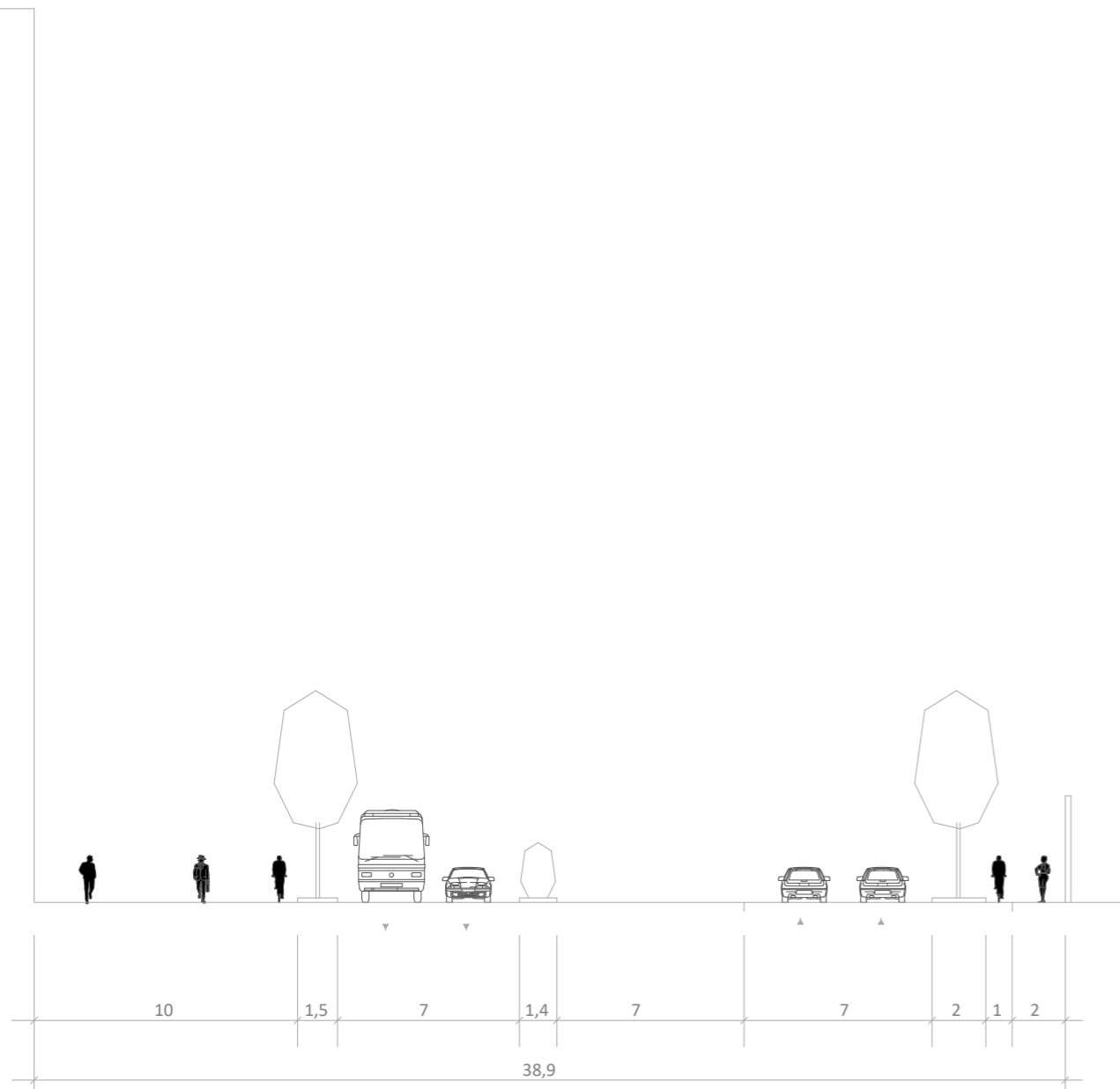
Větší akumulaci lidí očekávám na nároží budovy, které může přilákat další skupinu lidí, totiž rekreanty ze zeleného pásu. Nejvýchodnější část střechy stanice je v úrovni terénu a zelného pásu, který pokračuje právě přes střechu stanice. V návaznosti ne větší výskyt lidí v této části pozemku nechávám předprostor volný a vytvářím rozptylovou a pobytovou plochu.

Vítězný návrh počítá s podzemním parkováním. Potřebnou kapacitu parkování pro navrhovanou administrativu navrhuji řešit v rámci stejného objektu. Přidání dalších komunikací pro podzemní parkování by ztížilo dopravní situaci. Zásobování

budov navrhuji taktéž na úrovni podzemního podlaží. Dále je možné obsloužit budovy z chodníku obklopujícího zástavbu. Tato varianta neplatí po dobu celého dne, ale jen v časově omezeném úseku.

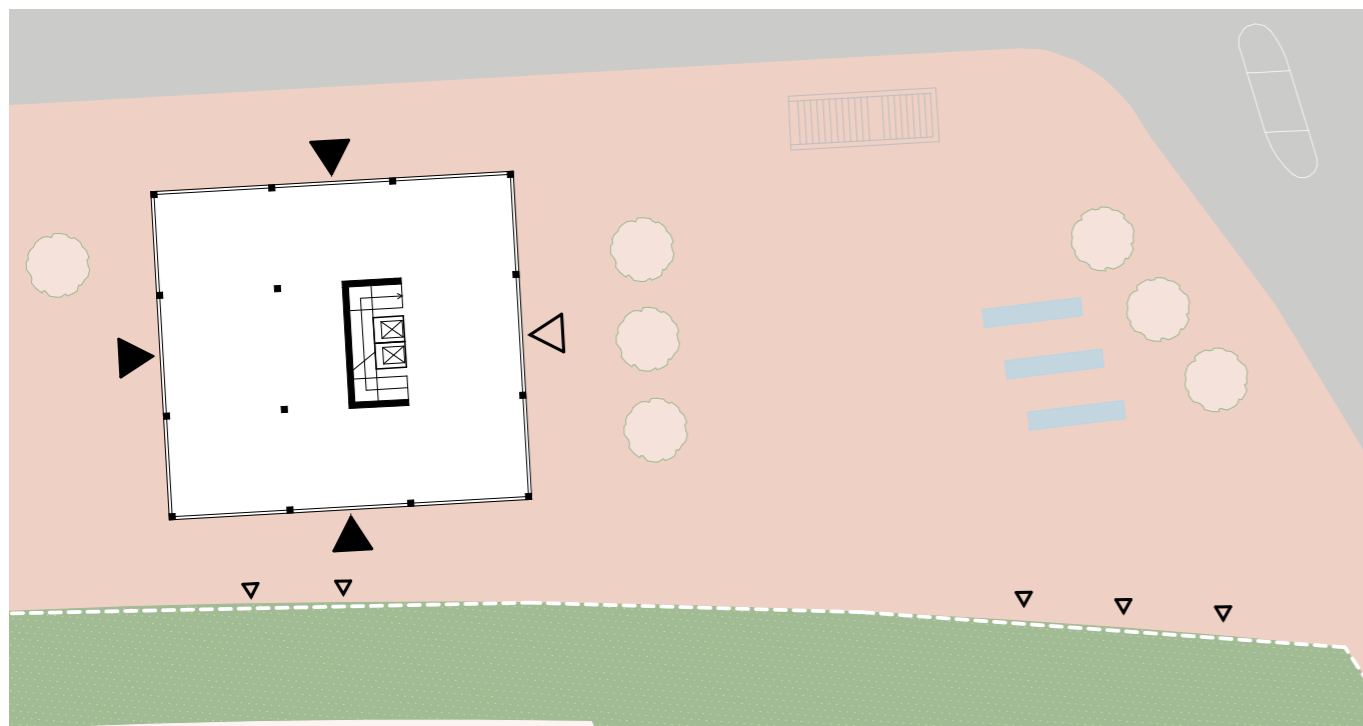


*návrh stanice Veleslavin od
ing. arch. Dalibora Hlaváčka
a ing. arch. Zuzany Kučerové*

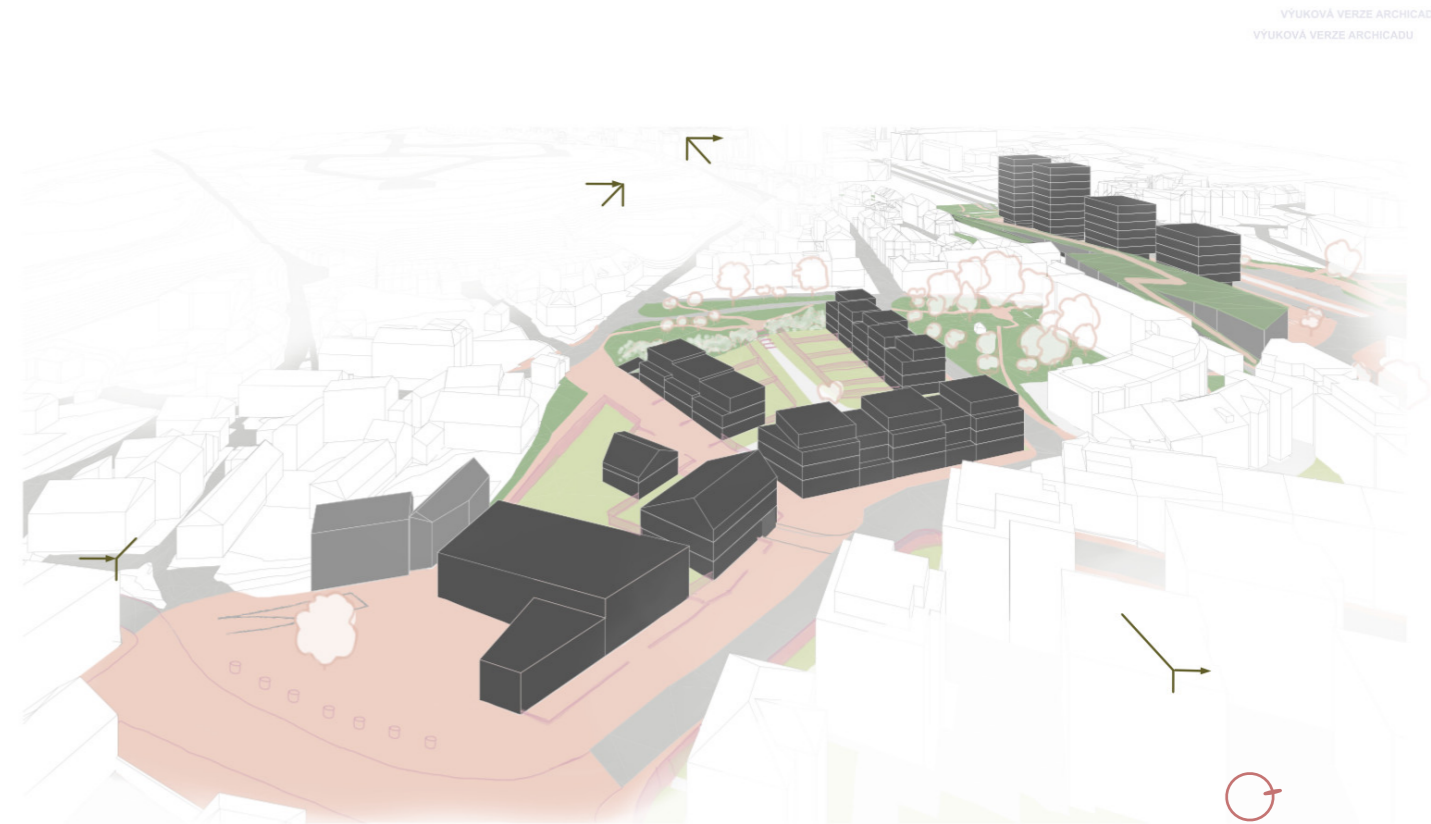
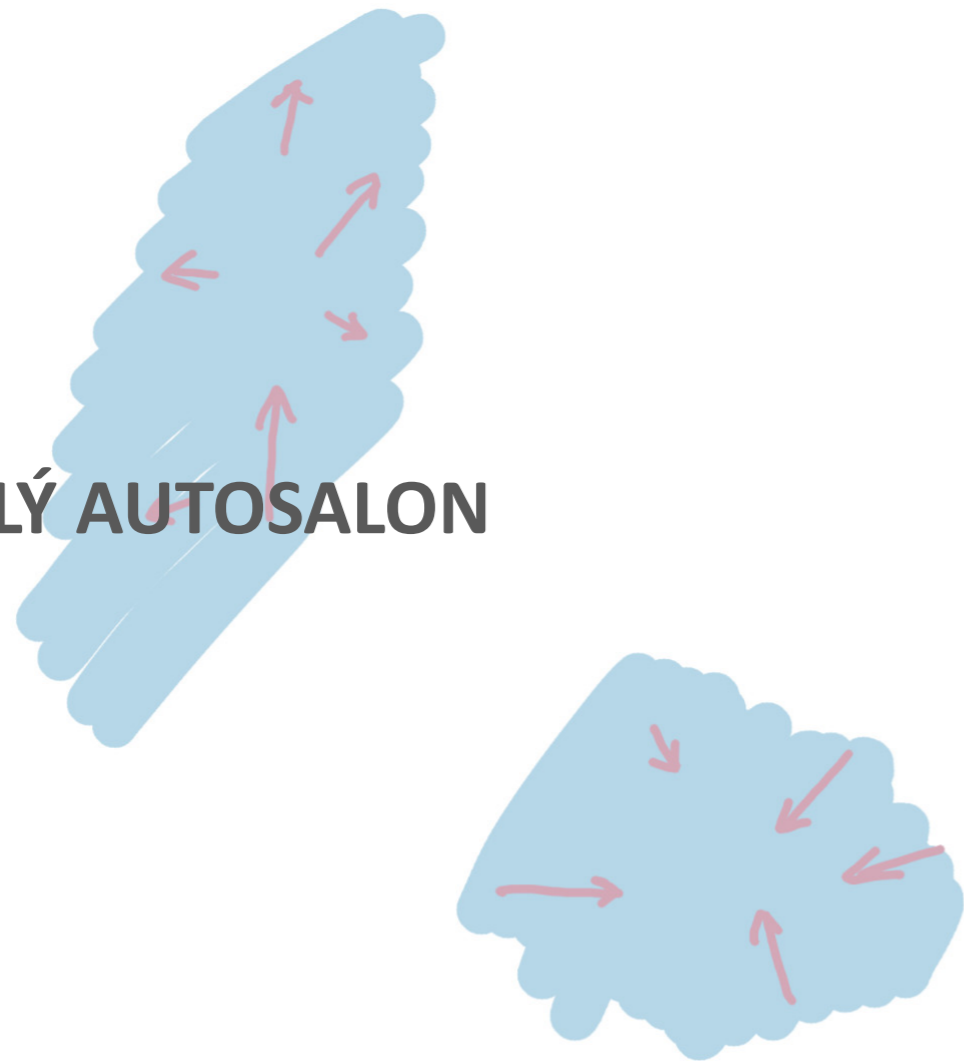


ulíční profil m 1:250

detail parteru m 1:500



BÝVALÝ AUTOSALON



Bývalý autosalon

V současné době zabírá autosalon s autoservisem významnou část historického území vesnice. Nějakou dobu jsem pracovala s variantou zachování jihovýchodní části. Na zbývajícím území se totiž nachází haly.

Následně jsem se znovu podívala na lokalitu z pohledu jejího vztahu k okolí a z pohledu budoucího vývoje.

Pokud je Evropská ulice dopravní tepnou této pražské části a dopravní uzel se nachází v severní části Veleslavína, předpokládám největší kumulaci cestujících právě tam. Umístění autosalonu v lokalitě podobné Evropské by nabídlo větší počet potenciálních zákazníků.

Do budoucna vidím pro služby jako autosalon výhodnější přesunout se na jiné místo.

Lepším propojením dopravní infrastruktury bude Veleslavín ještě vyhledávanější lokalitou a vzroste zájem o půdu. V takové situaci bych viděla přirozené přesunutí i autoservisu.

Nenavrhuji konkrétní řešení. Umístění těchto služeb se může uskutečnit i mimo území Veleslavína, neboť nejsou závislé na docházkové vzdálenosti.

Obytný blok

V severní části bývalého autosalonu umísťuji obytný blok se soukromými zahrádkami a společným vnitroblokem. Do ulice Veleslavínská stavím na úrovni parteru jednolitou hmotu, která stavební čarou navazuje na současnou zástavbu na severu. Do parteru umísťuji drobnou komerci. Další podlaží jsou určeny k bydlení. Hmota je prostorově členěna. Vyrovnává se tak s rozdílem deskové solitérní zástavby v bezprostředním okolí.

Severozápadní část bloku je zastavěna bytovým domem s předzahrádkou, díky které je možné umístit obytné místnosti do přízemí a která zároveň poskytuje možnost interakce obyvatel s kolemjdoucími. Na stejném principu funguje i společný vnitroblok. Může sloužit jako prostor pro společně trávený čas dětí i dospělých. Vnitroblok je přístupný pouze rezidentům

Stejně jako u předzahrádky platí i u zahrádek, že největší soukromí mám v blízkosti domu. Když se budu pohybovat u plotu, dávám příležitost kolemjdoucím mě oslovit. V případě dětí tak můžete na kamaráda zavolat přes plot, protože poznáte, jestli je doma.

Jižní část obytného bloku komunikuje s nově navrženým kulturním blokem. Domy lze klasifikovat jako rodinné. Přesné rozdělení by ale zůstalo na majitelích. V části přízemí směrem do ulice je umístěn pronajímatelný prostor. Nabízí se několik scénářů např. umělecký ateliér a majitelé bydlící ve stejném domě. V domě mohou zřídit ještě další bytovou jednotku.

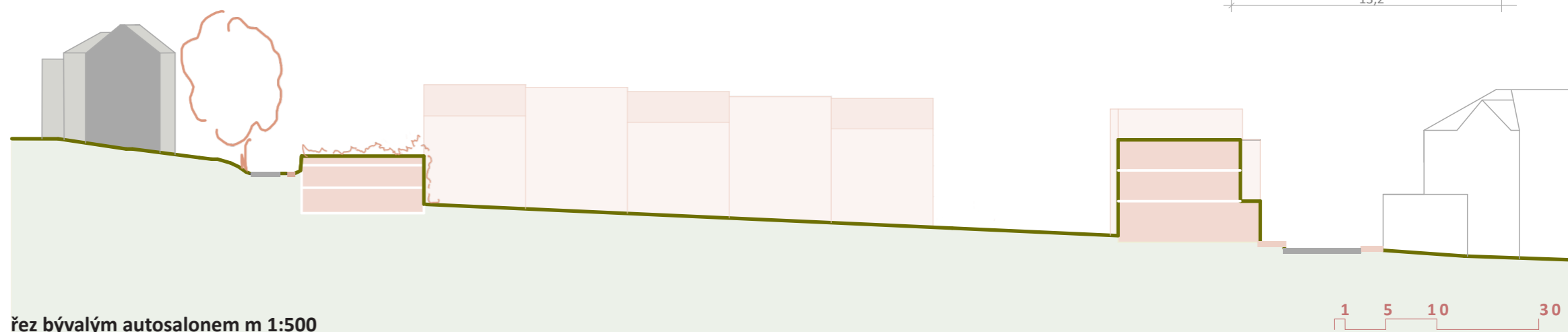
Nebo využívání celého přízemí a zahrady pro podnikání a bydlení v patře. Majetkoprávní vztahy mohou mít různé podoby.

Budovy mají společné parkování v objektu v západní části bloku. Stavba využívá terénní rozdíl na pozemku. Je dvoupodlažní. Obě patra mají vlastní vjezd a výjezd na úrovni o půl patra posunutě.

Objekt má zelenou střechu a směrem do vnitrobloku je porostlý popínavými rostlinami.

Kulturní blok

Při analyzování urbanistické struktury jsem si všimla, že Veleslavín nemá jedno centrum. Najdeme zde akororát několik lokálních center, která vznikají vždy na křížení ulic. Jde spíše o místa s jednou typickou charakteristikou. Pro střet ulice



řez bývalým autosalonem m 1:500

U Sadu a Střední je například typická vzrostlá vegetace. Křižovatka U Sadu a Pod Petřinami je na Veleslavín nebývale prostorná a nabízí.

Při návrhu jsem se řídila tím, jakou vlastnost má místo získat.

Do zatáčky Veleslavínské ulice stavím kulturní centrum s předprostorem. Konceptem návrhu bylo přivést aktivity k sobě, do jednoho místa. Tedy, aby mělo místo svoje těžiště v těsném předprostoru kulturního centra. Na severovýchodě kulturní centrum navazuje na vstup do zámku. Chtěla jsem tímto docílit jasnějšího tvaru náměstí s měřítkem přirozeným pro veleslavín. Neotvírám celý prostor až k fasádě budovy bývalé ZUŠ. Hrana kulturního centra zavírá náměstí. To stejné dělá úhlopříčně od kulturního centra historická budova hostince.

Automobily a chodci jsou na stejné výškové úrovni, na kterou musela auta vystoupat. Kulturní blok obsahuje ještě budovu ZUŠ a multifunkční budovu dílny či coworkingu. V části půdorysu ZUŠ je umístěn vjezd do podzemního parkování, které se rozprostírá pod celým blokem. Parkování řeší potřeby celého kulturního bloku a velké části zámku. V zámeckém areálu nejsou umístěna parkovací stání pro návštěvníky. Ti mají parkovat v podzemí.

Mezi kulturním a obytným blokem vzniká obytná zóna, do které je vjezd umožněn pouze s povolením. Zatímco v kulturním centru se přepokládá organizování jednorázových akcí většího rozsahu, multifunkční dílna poskytuje prostor pro každodenní aktivity.

Konceptem obytné zóny je podpoření dějů po celé její délce. Proto se v přízemí rodinných domů nachází prostor pro podnikání, a proto má

multifunkční budova dílny také svoji předzahrádku. Lemovanou nízkou zídou. Ta může posloužit k sezení a spíš mentálně než fyzicky odděluje rozdílné prostory. Stejného principu je použito i kolem budovy ZUŠ.

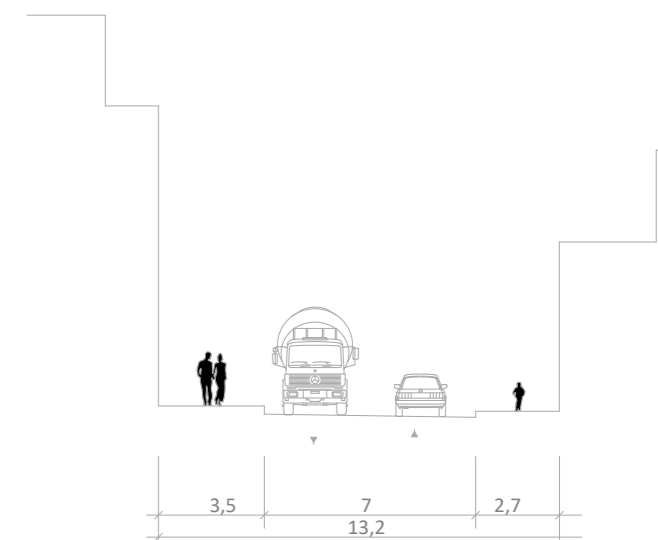
Zámek

Areálu zámku zachovávám stejnou funkci, kterou již v historii měl – oázu klidu a zdraví. Přímo v budově zámku počítám s pracovištěm praktických lékařů, psychoterapeutů a zubařů. V severní budově umísťuji denní stacionář duševního zdraví, severovýchodní budovu navrhuji jako místo pro pohybová cvičení a masáže.

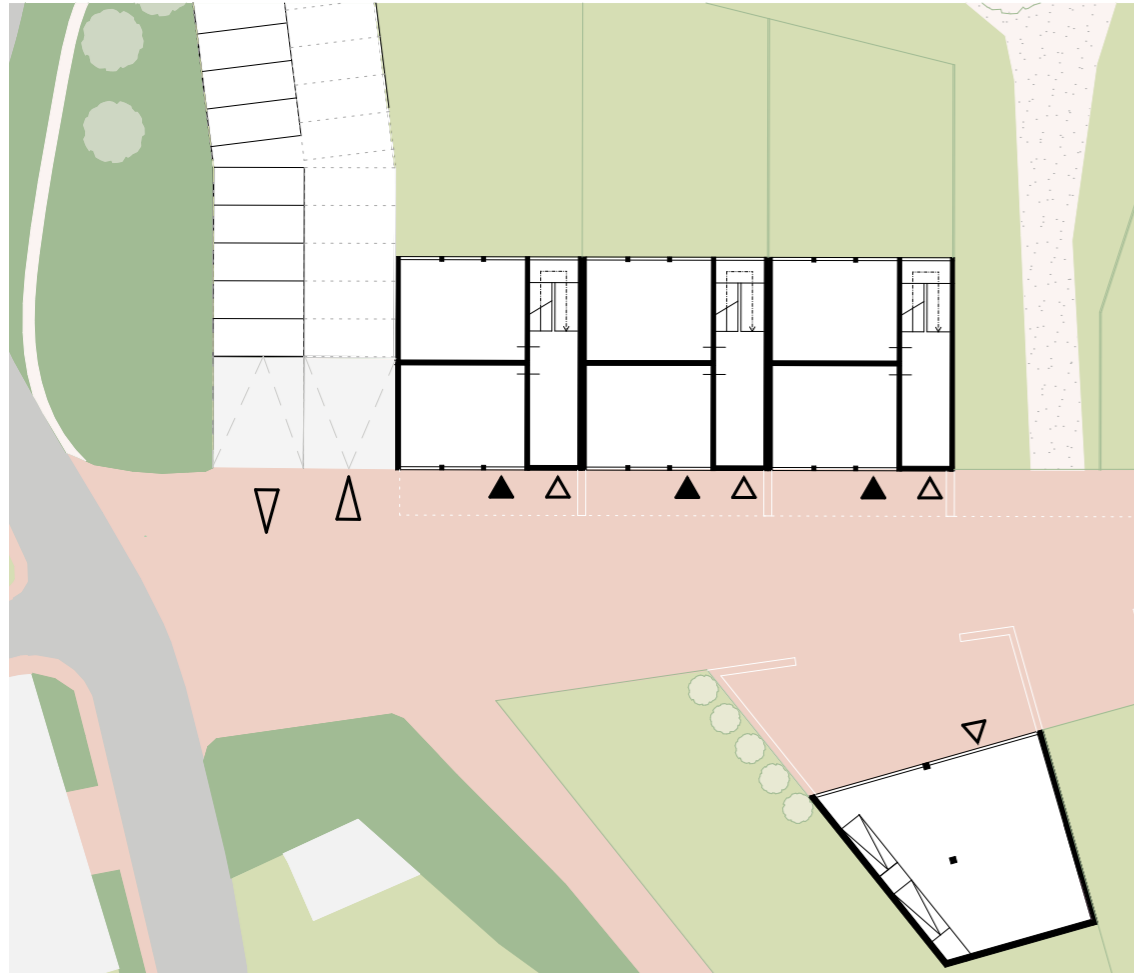
Vilu na severozápadě transformuji na budovu, která bude nabízena umělcům (např. spisovatelům či malířům) jako místo pro stáž. Díky několikadennímu pobytu v budově mohou umělci čerpat inspiraci z lokality.

Park je navržen jako veřejně přístupný. Na noc se ale zavírá. V areálu zřizují ještě vinárnu s letní tančírnou.

uliční profil m 1:250



1 5 10 30



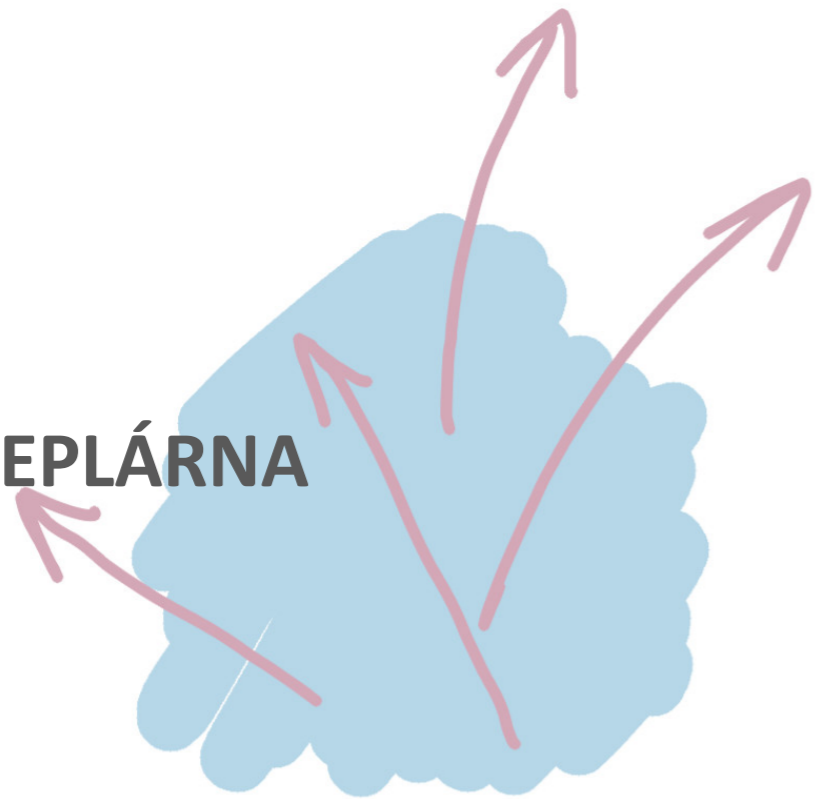
detail parteru m 1:500





bývalá ZUŠ

BÝVALÁ TEPLÁRNA



Bývalá teplárna

Na celém území dnes nestojí skoro nic. Vidět je pouze ponechané silo a vedení teplovodu, které je v návrhu vedeno pod zemí.

Návrh ovlivnily tři základní faktory: přiléhající zámecký park, Dejvický potok a zelený pás. Konceptem je směřování energie do okolí a umožnění plynulého přechodu jednoho charakteru do druhého.

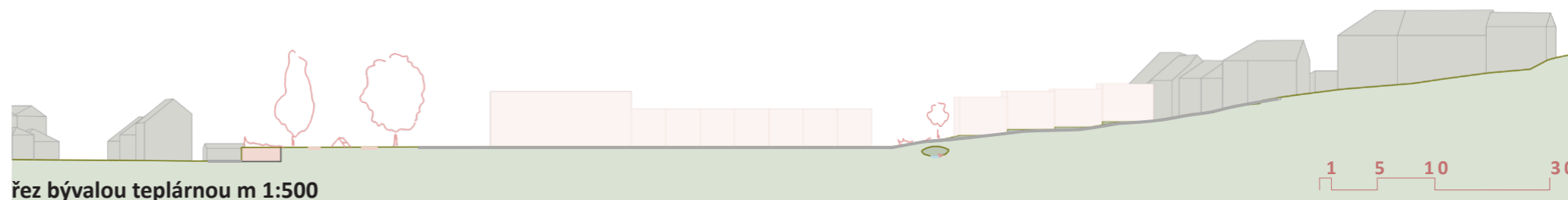
Na základě tohoto konceptu jsem se rozhodla cestu podél zámecké zdi nadále ponechat pro pěší a nevést tudy motorizovanou dopravu. Silnici jsem tedy vedla ve větší vzdálenosti od zdi. Nechávám tak pozvolna přejít klidnou atmosféru zámeckého parku do rezidenční zástavby. Stejně pracuji s návazností na zelený pás. Kolem zachovalého sila vytvářím veřejný prostor pro volnočasové aktivity. Silo samotné by bylo využíváno k uměleckým instalacím jedinečných kulturních událostí. Prostor na spojnici sila a zeleného pásu je doplněn o venkovní posilovnu a místa k sezení.

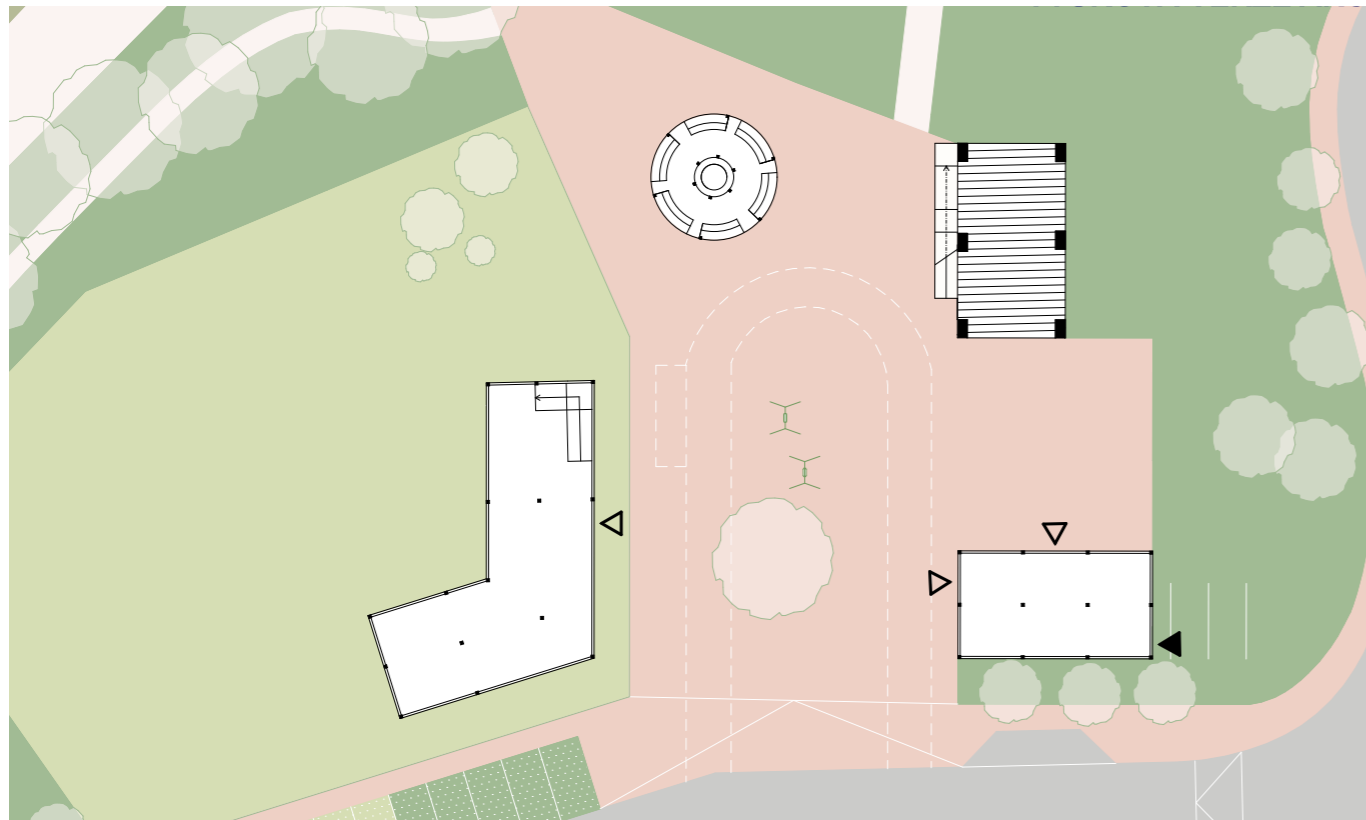
Směrem na jih je silo doplněno další zástavbou, konkrétně mateřskou školou o dvou třídách, venkovní pracovnou a budovou s podpůrnými funkcemi pro zelený pás. Objekt nabízí prostor například pro občerstvení, půjčovnu kol a další.

Altán s vybavením venkovní pracovny (především elektrina) stojí na půdorysu zbourané kruhové věže.

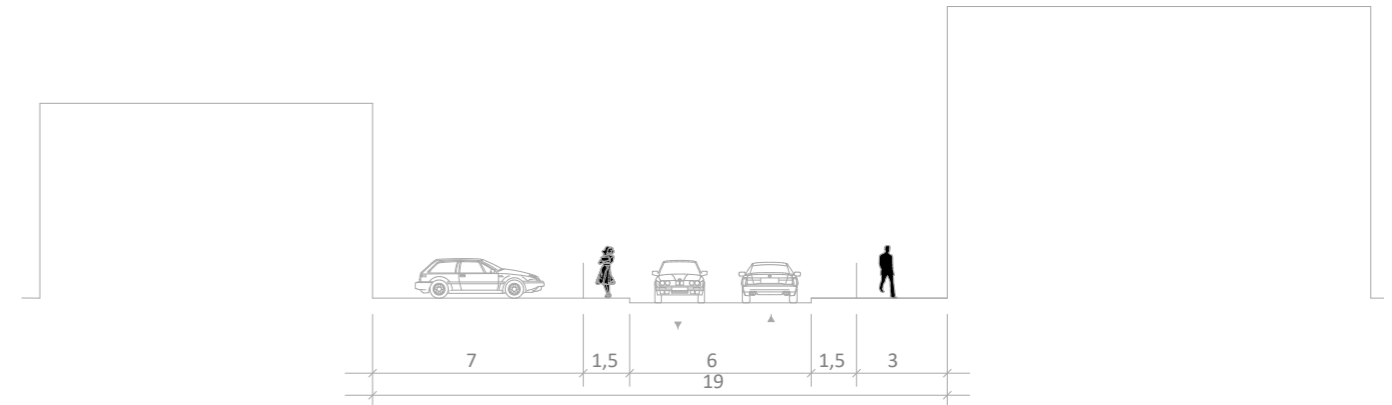
Výraznou změnou pro území je vyzvednutí Dejvického potoka zpátky na povrch. Prostor kolem toku působí intimněji než dimenze ostatních zelených ploch v okolí.

Ve zbylé části území se nachází výhradně bydlení.

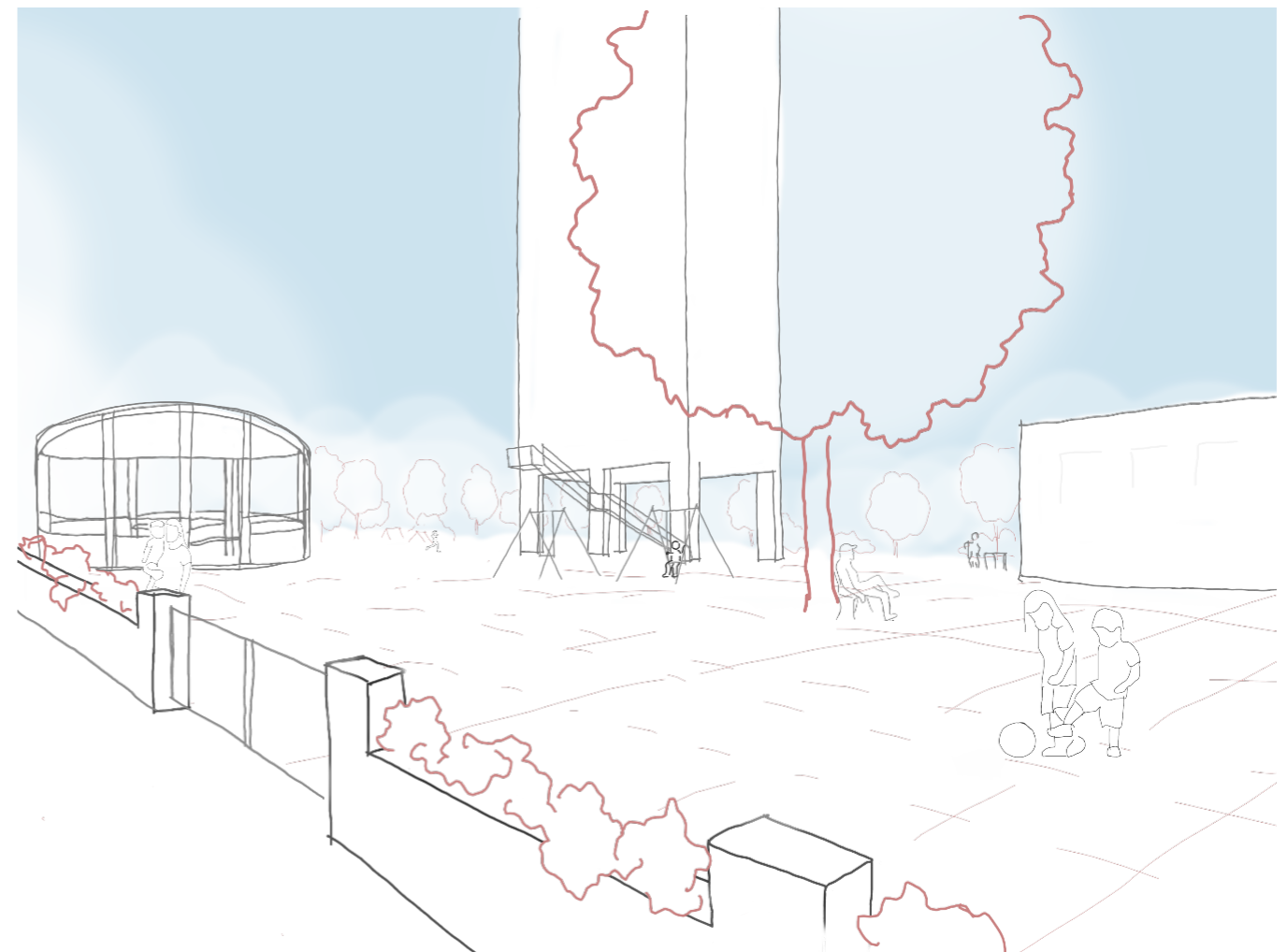
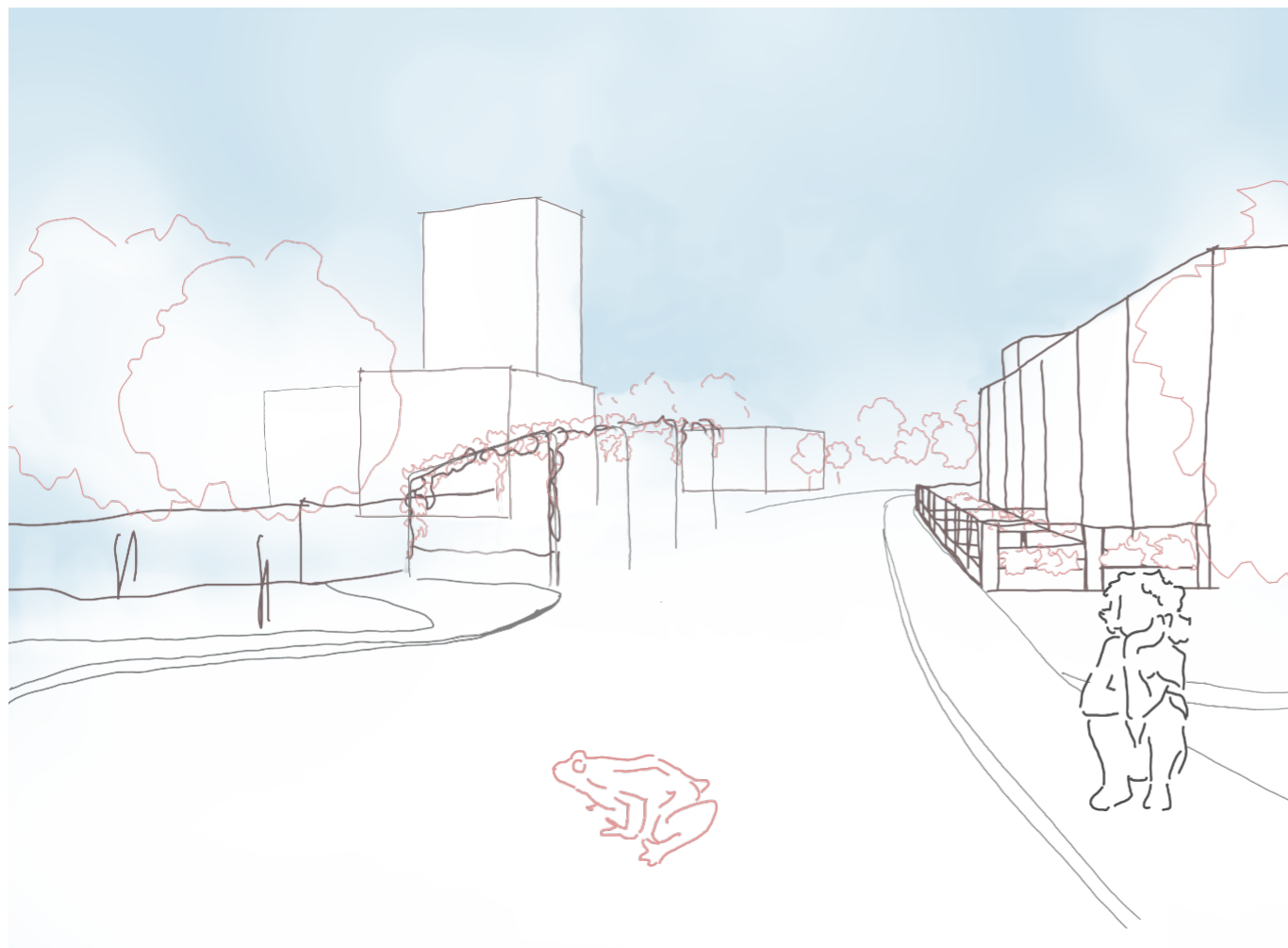




detail parteru m 1:500



uliční profil m 1:250





ZÁVĚR

V posledních měsících jsem objevila, pro mne, zapomenutou část Prahy. Přestože je cesta po Evropské jednou z možností, jak se dostanu do mého rodiště, její okolí, jak zjišťuji, neznám.

V průběhu vysokoškolského studia jsem několikrát slyšela od přednášejících, že snem snad každého Čecha je žít na samotě deset minut od Václaváku.

A já mám pocit, že jestli je to možné, tak ve Veleslavíně.

Zpočátku pro mne bylo obtížné se v území zorientovat. Uvědomila jsem si, jak zkreslený pohled můžu mít, když využívám prostor stále stejným způsobem. Plaí to obecně, ale zde se to konkrétně projevilo v automobilové dopravě.

Nemám auto a s přestěhováním do Prahy jsem skoro přestala řídit. A postupně jsem začala město vnímat převážně z pozice chodce. Což se hned na začátku diplomové práce ukázalo jako problém. Na tomto místě bych chtěla velice poděkovat panu Josefu Kocourkovi, že mi obsáhle, zároveň však srozumitelně vysvětlil dopravní toky v území.

Tato část zkoumání se v diplomové práci na první pohled asi neprojeví. Pro mne ale potvrzuje slova, která jsem na škole také několikrát slyšela, totiž že architekt není skoro nikdy v místnosti tou osobou, která by o věci věděla nejvíce. A to čistě z toho důvodu, že jeho prací je propojovat odborníky z různých oblastí a naslouchat jim, aby pak mohl

dobře odvést svoji práci. Aby mohl vytvořit návrh, který bude, omluvte toto specifické užití slova, fungovat.

Semestr prožitý s tématem Veleslavína byl dalším, který byl spojen s onemocněním Covid-19. Konzultace probíhaly online. Do školy jsem se za celou dobu nepodívala a s místními jsem se potkala jen u výdejního okénka kavárny.

Nemoc přicházela ve vlnách a stavěla nás do nových a nepříjemných situací.

A kdo ví, jestli bych zvolila stejný typ zástavby a stejné měřítko, kdybychom nebyli ukryti v našich domovech za jídelními stoly, které se potichu staly stejně tak stoly pracovními. A kdy mít domov se pro nás stalo o to kruciálnější.

Z diplomové práce si odnáším řadu, pro mě, nových pouček, pohledů na věc, názorů.

Zde bych také ráda poděkovala panu Jiřímu Klokočkovi a paní Janě Zdráhalové, kteří mi řadu z těchto poznání ukázali.

Jestli mohu jednu jmenovat, tak to bude právě to neustrnutout v jednom pohledu na věc a snažit se vidět věci i očima lidí kolem.

Úplným závěrem děkuji těm mým. Děkuju, že jste na mě čekali, až se vrátím po ateliérových týdnech. Děkuju, že jste tu a nedivíte se mi, když řeknu, že musím klikat.

Zdroje

AUGUSTA, Pavel, ed. Kniha o Praze 6. 2., upr. a rozš. vyd. Praha: MILPO, 2002. ISBN isbn80-86098-28-1.

Bubenec [online]. 2021 [cit. 2021-5-21]. Dostupné z: <https://www.bubenec.eu>

DVĚPRAHY. DVĚPRAHY [online]. [cit. 2021-5-21]. Dostupné z: <https://www.dveprahy.cz>

Geoprohlížeč. Geoprohlížeč: Zeměměřický úřad [online]. [cit. 2021-5-21]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/>

Zdroj: Google Maps. [Online] Google. [Citace: 21. 5. 2021.] .<https://www.google.cz/maps/place/Veleslav%C3%ADn,+162+00+Praha+6/@50.0942105,14.3367264,243a,35y,79.59h,70.68t/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x470b9563bd9372af:0xbc934179e04f2779!8m2!3d50.0933203!4d14.349947>

HOMOLA, Zdeněk a Jiří PIPEK. Nákres Karlova Břevnovského vodovodu, Ferdinandova Zámeckého vodovodu, Královského vodovodu se sedmi štolami a Rudolfovy Císařské strouhy. Zhola [online]. [cit. 2021-5-21]. Dostupné z: <http://zhola.com/praha/cz.php?st=pramenyKasny>

PR PRAHA: stitut plánování a rozvoje hlavního města Prahy [online]. V Praze [cit. 2021-5-21]. Dostupné z: <https://www.iprpraha.cz/>

JÍŠOVÁ, Kateřina. Pražský uličník: encyklopedie názvů pražských veřejných prostranství. V Praze: Scriptorium, 2012. ISBN ISBN978-80-87271-50-6.

Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) - Praha-Letiště Václava Havla (včetně). In: Youtube [online]. 2.12.2020 [cit.

MODERNIZACE TRATI PRAHA–KLADNO S ODBOČKOU NA LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA. Praha 6: Městská část Praha 6 [online]. Praha [cit. 2021-5-21]. Dostupné z: <https://www.praha6.cz/zeleznice>

Novostavba tramvajové trati Divoká Šárka - Dědinská. Metroprojekt: síla v projektu [online]. Praha [cit. 2021-5-21]. dostupné z: https://www.metroprojekt.cz/nabidka-služeb/tramvajove-trate/novostavba-tramvajove-trati-divoka_sarka-dedinska

Praha-Veleslavín - vizualizace 1. Správa železnic [online]. Praha, 04.11.2020 [cit. 2021-5-21]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/115736705/Praha-Veleslav%C3%ADn++vizualizace+1/f6f5d35a-9be8-4f19-95fb-652cd3508912?version=1.1&t=1604497739914>

Praha-Veleslavín - vizualizace 2. Správa železnic [online]. Praha, 04.11.2020 [cit. 2021-5-21]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/115736705/Praha-Veleslav%C3%ADn++vizualizace+2/7a400237-9c50-456d-afb3-c49092b9a99c?version=1.1&t=160449783125>

Trasa budoucí tratě. Správa železnic [online]. Praha [cit. 2021-5-21]. Dostupné z: <https://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2013122001>

Zastávka Vlastina i s příčným řezem. Správa železnic [online]. Praha [cit. 2021-5-21]. Dostupné z: [https://](https://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2013122001)

www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2013122001

2021-05-21]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/>

[watch?v=q4XEIP4j5lg&ab_channel=Spr%C3%A1va%20%C5%BEEleznic](https://www.youtube.com/watch?v=q4XEIP4j5lg&ab_channel=Spr%C3%A1va%20%C5%BEEleznic). Kanál uživatele Správa železnic

Vojenské stavby (firma). 25 let Vojenských staveb. 1975. [sestavil a zpracoval kolektiv propagačního oddělení

Vojenských staveb] Vydáno k 25. výročí vzniku podniku.

Zámecký areál z nadhledu. Zámek veleslavín [online]. Spolek Hradní potok [cit. 2021-5-21]. Dostupné z: [https://](https://www.zamekveleslavin.cz/fotogalerie/pohled-shora)

www.zamekveleslavin.cz/fotogalerie/pohled-shora