

Veleslavín

západní vstup do města Prahy

Diplomová práce

Ondřej Lebeda

FA ČVUT

A 547 Redčenkov | Danda

Obsah

Diplomní seminář – Veleslavín – západní vstup do města Prahy

Úvod

Předmluva, cíle práce

Zadání a prohlášení autora

Koncept návrhu

Vymezení území

Situace faktorů vymezujících návrh

Předpokládaný možný rozvoj širšího okolí

Navrhovaný územní celek

Aktuální stav území

Navrhovaná asanace objektů v řešeném území

Návrh stabilizace cestní sítě

Návrh cílového stavu území

Díl I: Oblast hotelu Krystal, nový Veleslavínský park

Současný stav

Navrhovaný stav

Díl II: Nová příčná propojení

Současný stav

Navrhovaný stav

Díl III: Křížení ulic Veleslavínská – Evropská – Vokovická

Současný stav

Navrhovaný stav

Závěr

Shrnutí

Zdroje

Úvod

Předmluva – cíle práce

Diplomní práce navazuje na diplomní seminář, který je nedílnou součástí této práce. Řešené území v okolí Nádraží Veleslavín se nachází na západním okraji Prahy. Pro tuto lokalitu je typická její rozstříštěnost a komplikovaná prostupnost. Místo postrádá řád a tvář města. Cílem práce je tento řád a prostupnost místu stanovit a nastínit představu o pomyslné západní vstupní bráně do hlavního města.

V diplomním semináři byla zpracována problematika místa s jeho nedostatky a přednostmi. Mezi nimi vyniká obtížná prostupnost územím a rezignace na potenciály v lokalitě. Za největší riziko při plánování města považuji časté první definování místa pouhým dopravním řešením bez představy o budoucím možném vývoji místa z hlediska urbanistického a krajinného.

Diplomovou práci jsem pojal jako koncepci pro možný rozvoj v místě Nádraží Veleslavín s návazností na již proběhlou soutěž vlakové stanice. Výsledek soutěže – vítězný návrh železničního dopravního uzlu, jsem se snažil zakomponovat do mého návrhu a počítat s ním jako s konstantou, která se v budoucnu v místě objeví. Území jsem si vymezil od Hotelu Krystal až po křižovatku ulic Evropské s Veleslavínskou a Vokovickou.

Celkovou koncepci popisuji na základě vstupních faktorů vymezujících návrh a blíže se snažím rozvést jednotlivá témata, která ovlivnila konečnou vizi návrhu.

Dále jsem celý návrh rozdělil do třech dílů, které se zaměřují na rozdílné aspekty a místa návrhu. V těchto jednotlivých dílech detailněji formuluji představu a popisují další faktory návrhu. Jednotlivé díly provází analytická část, ve které popisují prostorové uspořádání a možnosti funkčního využití jednotlivých částí. Každá část je doplněna o srovnání se současným stavem v celkové podobě i v podobě detailnějšího záběru na důležité situace a děje.

V diplomové práci se snažím prezentovat možnou vizi pro toto území v souvislostech s širším okolím, tedy navazujícím územím jako jsou Vokovice a Veleslavín. Cílem, je dosáhnout takového návrhu, který bude jasně definovat možnou novou městskou strukturu, využije budoucí potenciál železniční stanice jako významného dopravního uzlu a podpoří smýšlení o možné a nutné výstavbě uvnitř města, místo výstavby na jeho samém okraji či přímo ve volné krajině.

ZVOLENÝ PŘÍSTUP

Předložený návrh je vizí, která nebyla omezena na současné předpisy všeho druhu a omezení v majetkoprávním směru. V návrhu jsou však tyto předpisy brány v potaz. Ne ve všech případech, pouze tam, kde jsem je považoval za prospěšné, tedy městotvorné.

Pro návrh je však klíčové slovo vize, která počítá i s vizí budoucnosti v rovině technologické. Jedná se o vizi v oblasti elektomobility a obecně větší zapojení technologií do města 21. století. V práci uvažuji tendencemi nového definování pojmu automobil a obecně pojmu mobilita ve městě.

Dnes je veřejností automobil vnímán jako společenský statut, ale zároveň jako velká zátěž pro městskou dopravu jako takovou ve svém množství a zdravotních dopadech na obyvatele města. Objevuje se však čím dál tím víc diskuze o nových způsobech pojetí osobní dopravy.

Jako v zahraničí jsou vidět určité trendy v dopravě a přístupu k jejímu řešení uvnitř měst, tak i u nás s jistým zpožděním můžeme pozorovat některé proměny ve vnímání osobní automobilové dopravy ve městě. Předpokládám tedy, že doprava ve městě bude muset být dříve či později nějakým způsobem regulována podobně, jako je tomu v sousedních zemích směrem na západ od nás.

Ve svých úvahách neuvažuji o aktivistickém totálním vymýcení automobilů z prostředí měst, jen předpokládám jejich regulaci a nové způsoby jejich využívání, stejně tak jejich parkování apod. Uvažuji o automobilu, který bude nadále v městském prostředí přítomen, ale domnívám se, že je potřeba jeho pohyb a dominanci ve městě nastavit tak, aby ostatní druhy dopravy – např. pěší či cyklistická doprava nebyla v důsledku automobilů omezována, jako tomu je na některých místech dnes.

Nekompromisní jsem byl také v případě asanace některých míst nebo přímo některých částí budov, které jsem považoval za možné brzdy ideálního rozvoje území.

Zadání a prohlášení autora

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: Ondřej Lebeda

datum narození: 28.1. 1994

akademický rok / semestr: 2020/2021 | letní semestr

obor: Architektura

ústav: 15118 Ústav nauky o budovách

vedoucí diplomové práce: do. Ing. arch. Boris Redčenkov

téma diplomové práce:

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zadání diplomové navazuje na diplomní seminář, který analyzuje současný stav a záměry hl. m. Prahy pro lokalitu v místě Nádraží Veleslavín. Cílem je definovat nový vstupní bod do města Prahy na jedné z důležitých tepen města a samotné Prahy 6.

2/

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

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

Přesný stavební program je součástí diplomové práce a bude se odvíjet od výsledků analýz.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Analytická část – autorská zpráva, text

Návrhová část – grafická schémata, poloha ve vztahu k celému městu, výkres širších vztahů v měřítku

1:2000, návrhová situace 1:500 – 1:000, charakteristické řezy 1:100 – 1:200, vybrané půdorysy

v měřítku 1:100 – 1:500, pohledy 1:100 – 1:200, celkové a další vizualizace, axonometrie

Lze v průběhu semestru upravit po dohodě s vedoucím diplomové práce.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Model, 2x portfolio, poster, CD dle požadavků FA ČVUT

Datum a podpis studenta

25.02.2020

Datum a podpis vedoucího DP

25.02.2020

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

01-03-2021

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Ondřej Lebeda

AR 2020/2021, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) VELESLAVÍN | VSTUP DO MĚSTA PRAHY

(AJ) VELESLAVÍN | WESTERN GATE TO PRAGUE

JAZYK PRÁCE:

Vedoucí práce:

doc. Ing. arch. Boris Redčenkov

Ústav: Ústav nauky o budovách - 15118

Oponent práce:

Ing. arch. Tomáš Veselý

Klíčová slova

(česká):

Hranice, vymezení, dominanta, brána, spojení

Anotace

(česká):

Řešené území v okolí Nádraží Veleslavín se nachází při západním okraji Prahy. Pro tuto lokalitu je typická její rozstříštenost a komplikovaná prostupnost. Místo postrádá řád a tvář města. Cílem práce je tento řád a prostupnost místu stanovit a nastínit představu o pomyslné západní vstupní bráně do hlavního města.

Celkový návrh je v práci rozdělen do třech dílů, které se zaměřují na rozdílné aspekty a místa celkového návrhu. V těchto jednotlivých dílech detailněji formulují představu a popisují detailnější faktory návrhu. Jednotlivé díly provází analytická část, ve které popisují prostorové uspořádání a možnosti funkčního využití jednotlivých částí.

Anotace (anglická):

New planned area around Nádraží Veleslavín railway station is situated near the west border of Prague city. For this location is typical fragmentation of built-up area and complicated permeability. Whole area misses order and recognizable face of urban area. Main point of this work is to establish order of built-up area and articulate notional gate of city.

Whole project is separated in three diverse parts, which are focused on different aspects of the area. In these parts are more articulated ideas and way of thinking about it. Each of the parts is described with analytical part with possible function of every new building in the project.

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

21.5. 2021

podpis autora-diplomanta



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

Koncept návrhu

Situace řešeného území



Situace faktorů vymezujících návrh



Linie potoka

Linie potoka se táhne od Litovického rybníka na samém okraji Prahy přes Ruzyň k Libockému rybníku a dále přes mnou řešené území jde pod Evropskou třídou do Vokovického rybníka a následně do vodní nádrže Džbán.

POTOK JAKO TEPNA KRAJINY

Potok je významným prvkem spojujícím vodní plochy, které leží v různých významných přírodních lokalitách Prahy. Nabízí se tedy využít potenciálu potoka jako spojnice a doplnit jej o systém cest, které propojí dosud nespojené lokality rozdělené dopravní infrastrukturou či městskou zástavbou. Cesta podél potoka a na ni navazující další cesty by tak mohly propojit Divokou Šárku přes Liboc s Oborou Hvězda. V širším kontextu by toto spojení mohlo znamenat velký přínos do systému krajiny ve městě. Tedy k její komplexnější propojenosti a bezpečnosti.

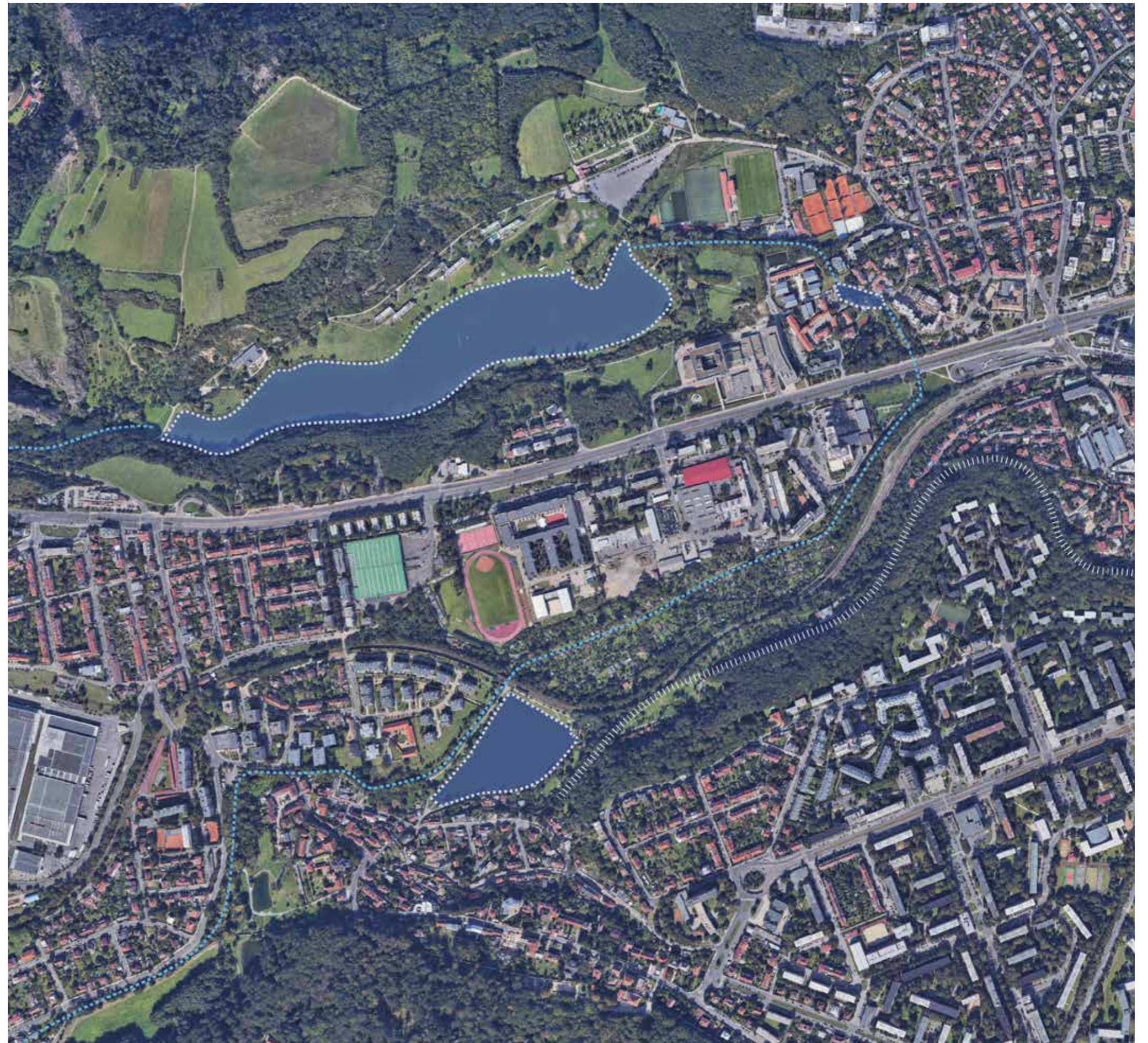
KRAJINA JAKO NEDÍLNÁ SOUČÁST OBYVATELNÉHO MĚSTA

Debata ohledně změny klimatu v poslední době nabývá na intenzitě, stejně tak jako debata o přehřívání měst a jejich mikroklimatu. Jejich společným jmenovatelem je voda.

Voda se svým koloběhem funguje jako obrovské ústřední topení či klimatizace. Médium této globální, ale i zcela lokální klimatizace je voda. Voda má ze všech známých sloučenin největší měrnou tepelnou kapacitu, což znamená, že při ohřátí kilogramu vody se spotřebuje nejvíce energie.

Klimatizační funkci v krajině aktivně podporují také rostliny. Pro své ochlazení používají stejný efekt jako živočichové – výpar vody. Jsou v tom tak dobré, že dokáží ochladit i okolí, např. listnaté stromy díky obrovské ploše listů. Krajina s dostatkem vody a zeleně může mít v létě o cca 20°C nižší teplotu než zorané pole nebo ulice v centru města.

Na základě těchto předpokladů je nutné ke krajině ve městě přistupovat se zvláštní péčí a maximálně ji využít v případě možné rekreace a zapojení do městské struktury s jejími veškerými benefity. Proto je důležitou součástí mé práce také úvaha o parku a jeho možném zapojení do městské struktury.



Nový Veleslavínský park

SOUČASNOST

Dnešní stav parku zmiňovaného v navrhovaném Metropolitním plánu je z mého pohledu nevyhovující. Je otázkou, zda je možné dnešní stav vůbec nazvat parkem. Dle mého názoru se jedná spíše o travnatou plochu, která je dlouhodobě ponechána ladem a nemá adekvátní pravidelnou péči. Z mé vlastní dosavadní zkušenosti s tímto místem se mi jeví spíše jako plocha, se kterou si nikdo nikdy moc nevěděl rady.

Mezi hlavními důvody, které tento stav zapříčinily, bych zmínil špatnou návaznost na okolní prostředí a prostupnost územím. Chybí zde pomyslně dostatečné vytížení obyvatelstvem z okolí, které by ho aktivně využívalo. Hotel je orientován svým vstupem zády k parku a okolní zástavbě. Park je díky bariéram, jako je Evropská ulice, příliš daleko, a proto místní raději vyhledávají rovnou Divokou Šárku.



POTOK V PARKU

V případě Litovického potoka je nejdůležitější jeho vyjmutí z betonového koryta a navrácení přirozeného břehu, který bude podporovat bohatou biodiverzitu, jež se většinou při rozhraních různých systémů tvoří. Pro příklad možné realizace není nutno chodit daleko, stačí se dopravit několik kilometrů proti proudu potoka, kde při ohradní zdi Obory Hvězda došlo k odtrubnění Litovického potoka.

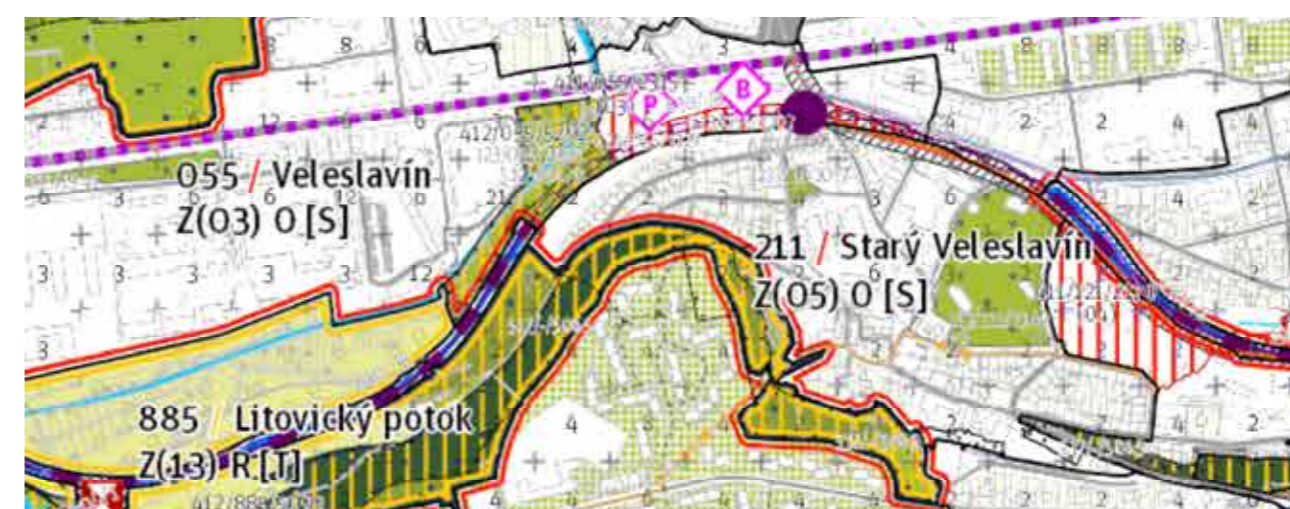


SOUVISLOSTI

I přes svůj neutěšený stav má park na tomto místě své plné opodstatnění. Jedním z hlavních důvodů je ten, že leží v pozici podél Buštěhradské dráhy, která se táhne z městského parku Stromovky přes Dejvice až do Ruzyně. Trať v celé délce provází zelený pás vegetace, která tak má šanci, po zahloubení dvoukolejné trati mezi Hradčanskou a Veleslavínem, stát se jakousi zelenou magistrálou pro pěší a cyklodopravu ze širšího centra směrem na západní okraj města. Z toho důvodu považuji za důležité park zachovat a adaptovat pro tento předpoklad.



CITACE Z NAVRHOVANÉHO METROPOLITNÍHO PLÁNU



Cílem navržených regulativu je posílit charakter parku u Litovického potoka a parkového lesa v jeho údolí, zachovat charakter zahrádkových osad, posílit rekreační využití zvýšením prostupnosti území, zejména podél Litovického potoka, zkvalitněním peších cest a napojením na ulicní prostranství okolních lokalit. Podstatnou část lokality tvoří veřejně nepřístupné zahrádkové osady.

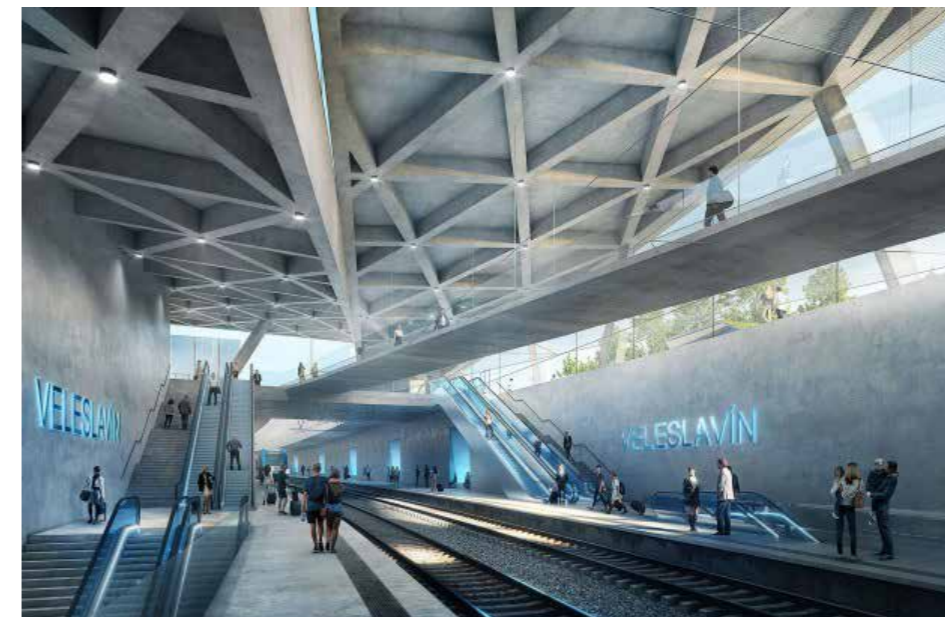
Nová železniční stanice

Podoba nové železniční stanice Veleslavín vzešla z mezinárodní architektonické soutěže pořádané v roce 2019 Správou železnic, státní organizací.

Vítězným návrhem se stal návrh z atelieru idhea pod vedením doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváčka, Ph.D.

Návrh stanice přebírám do návrhu celého území a uvažuji s ní jako s konstantou, kterou je nutno začlenit do celkové rozvahy z důvodu její budoucí realizace.

Věc, kterou však do celé vize nepřebírám, je urbanismus a další návaznosti na území v okolí. Domnívám se, že takto významný dopravní uzel by v dnešní době měl více využívat potenciálu dobré dostupnosti do centra města a do světa (Letiště Václava Havla). Nový urbanismus by se měl, dle mého názoru, pokusit více definovat městskou strukturu a její podporu, namísto jejího dalšího rozvolňování a rozředování. To však může být zapříčiněno rozsahem zadání samotné soutěže, která nebyla zadána v takové šíři, jako jsem si stanovil pro svou práci. Podstatou soutěže však byla především nová podoba železniční stanice, která je rozhodně kvalitním uceleným návrhem, jenž reaguje na některé problematiky místa.



Hotel Krystal

MINULOST

Budova měla původně vzniknout jako internát pro studenty Vysoké školy politické ústředního výboru Komunistické strany Československa, přezdívané Vokovická Sorbonna, která stojí nedaleko v ulici José Martího, dnešního sídla Fakulty tělesné výchovy a sportu Univerzity Karlovy.

Po převratu roku 1989 dostala rozestavěný internát do správy Vysoká škola ekonomická, pod jejímž vedením byl objekt dokončen. Roku 1991 tak vzniklo Centrum doktorandských a manažerských studií, které bylo následně svěřeno ke společnému užívání třem vysokým školám – Vysoké škole ekonomické, Vysoké škole chemicko-technologické a Univerzitě Karlově. VŠE si ponechala část výukovou, zatímco ubytovací kapacity byly rozděleny mezi VŠCHT a UK.

Roku 2000 pak byl Krystal nařízením ministerstva školství předveden do vlastnictví tří zmíněných univerzit. Ty měly objekt společně spravovat, nedokázaly se však často dohodnout na investicích do provozu a budova chátrala. Dnes je celý komplex ve vlastnictví Univerzity Karlovy.

SOUČASNOST

V budově jsou dnes umístěny vysokoškolské koleje Univerzity Karlovy a Hotel Krystal. V části vymezené kolejím je k dispozici 597 lůžek a část hotelu Krystal nabízí 780 lůžek. Komplex také zahrnuje celkem 130 garážových stání a 44 učeben.

ROZVAHA O ZAČLENĚNÍ KOMPLEXU DO NÁVRHU

Jsem toho názoru, že budova hotelu je kvalitní dominantou lokality, jež nese cennou stopu minulosti, kterou by bylo dobré zachovat. Nicméně na komplexu vnímám některé nedostatky a to je zejména jeho modernistická orientace směrem dovnitř, tedy snaha fungovat jako samostatná jednotka bez řádného začlenění do okolního prostředí.

Proto navrhuji komplex částečně sanovat a docílit tak posílení vertikální dominanty objektu a především dotvoření vstupu orientovaného směrem do města.

Samotná sanace a rozvaha o dalším využití komplexu je popsána v kapitole navazující na toto téma.



Průčelí Hotelu v místě jeho hlavního vstupu z ulice José Martího.



Pohled na komplex celého hotelu Krystal při cestě směrem na letiště.



Výhled z hotelu Krystal dříve internátu pro studenty Vysoké školy politické ústředního výboru Komunistické strany Československa. Pohled orientován na bývalou prodejnu TUZEX Koospol. V pozadí je vidět také koupaliště Džbán. Zdroj: ČTK

Zástavba a urbanistická struktura podél Evropské třídy

Významným faktorem pro výsledný návrh byla vnitřní struktura města. V diplomním semináři jsem analyzoval jednotlivé struktury v přílehlých lokalitách. Co je však dle mého názoru významově nejvíce určující pro mnou vymezené území, je kompozice a orientace struktury lemující Evropskou ulici. Tato ulice má být v budoucnu jednou z metropolitních tříd hlavního města. Podoba dnešní struktury byla určena převážně výstavbou v 70. letech minulého století v souvislosti s výstavbou Leninovy třídy. Již z názvu samotného dopravního díla je zřejmé, že velký význam představovala při tvorbě města již v minulosti. Přejde mi proto zcela na místě na toto uspořádání reagovat a případně se s ním ztotožnit, či vůči němu vymezit.

ORIENTACE | VELIKOST | VYMEZENÍ

Jak je vidět z širšího záběru – nahledu, je orientace valné většiny domů podél Evropské třídy směřována kolmo k její ose, případně podélně. V místě, kde to situace neumožňovala, došlo k natočení této struktury dle morfologie a tím ke změně orientace zástavby. Struktura je většinou komponována v řadách a vytváří tak díky svojí vertikalitě rytmus této metropolitní třídy.

TYOLOGIE

Jednotlivé domy podél evropské třídy jsou většinou modernistické bytové domy deskového typu. Jejich výška je většinou podobná. Výškové rozdíly mezi jednotlivými objekty jsou většinou spojené s morfologií místa.

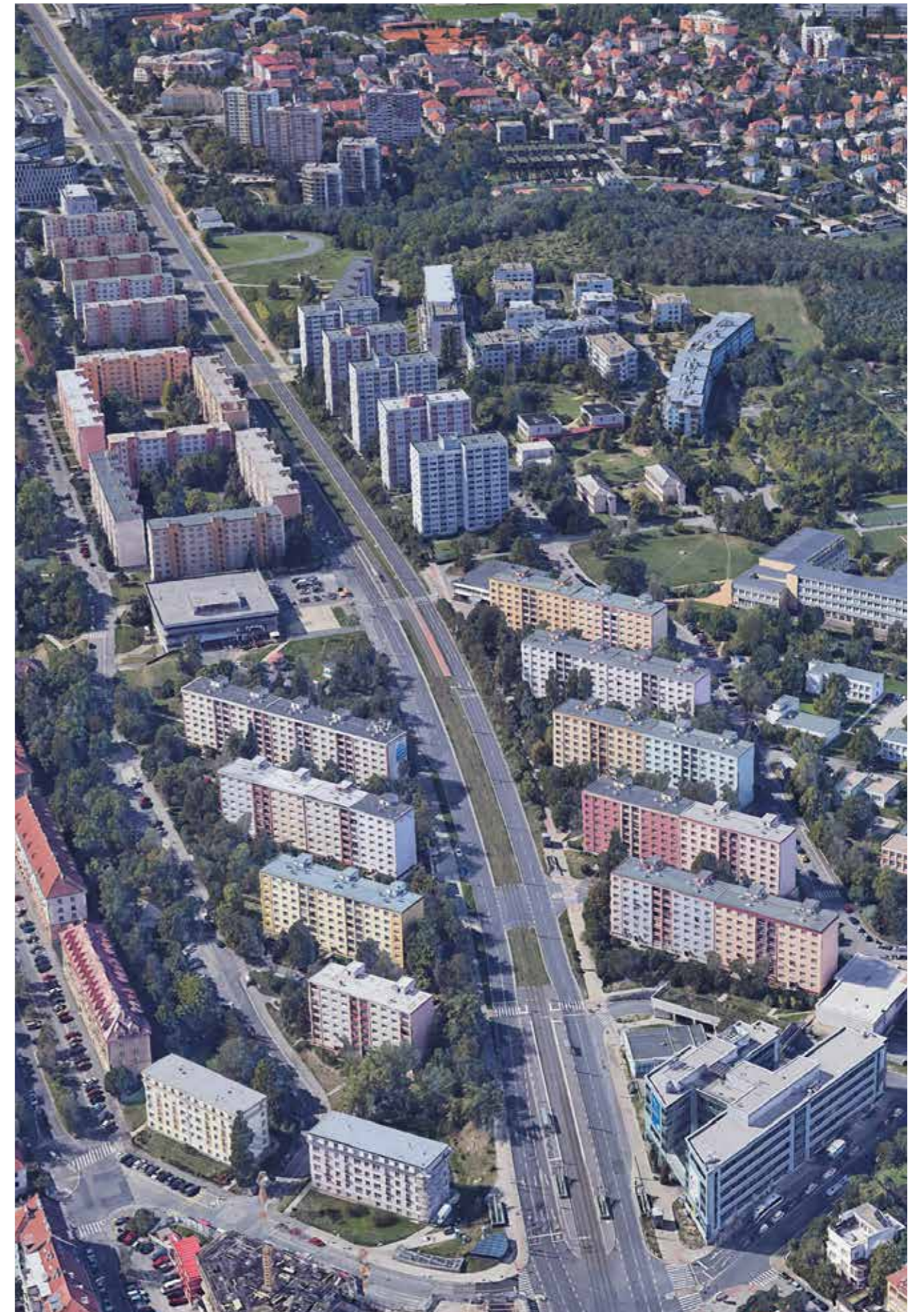


Evropská třída v Praze v 70. letech dnes na Červeném Vrchu. Dříve Leninova třída. Zdroj: ČTK



Evropská třída v Praze před 30 lety ještě jako Leninova (vítání Michaila Gorbačova) Zdroj: ČTK

Po někdejší Leninově třídě v Praze vedoucí od ruzyňského letiště do centra doslova kráčely či spíše jezdily dějiny. K Pražskému hradu tudy směřovaly limuzíny se státníky včetně sovětských lídrů Leonida Brežněva a Michaila Gorbačova. V noci na 21. srpna 1968, necelý rok po přejmenování bývalé Kladenské třídy na Leninovu, po dlažbě rachotily pásy okupační armády. Ne náhodou bydlely v panelácích podél strategické komunikace stovky příslušníků Státní bezpečnosti a ministerstva vnitra.



Předpokládaný možný rozvoj širšího okolí



Navrhovaný územní celek

Aktuální stav území Nádraží Veleslavín

V současné době se území v okolí Nádraží Veleslavín potýká s řadou problematik, které bez jakékoliv koncepce do území vstupují a vytváří tak velký tlak zejména v dopravní oblasti. Tento stav je dle mého názoru zapříčiněn především dříve zanedbanou správou města a pomalou realizací strategických projektů, které jsou nezbytné pro další možný rozvoj města.

Z hlediska funkcionalistické doktríny Athénské charty, kde jako základní funkce města jsou stanoveny bydlení, práce, rekreace a doprava, lze prohlásit, že všechny tyto aspekty území obsahuje. Jak je ale vidět při bližších analýzách místa, chybí celkové propojení území s komplexní městskou tkání. Správně fungující město by mělo být maximálně polyfunkční. To však nelze prohlásit o současném stavu.

DOPRAVA

V současnosti je území využíváno jako dopravní přestupní terminál, který svým stavem a konfigurací připomíná spíše periferii města než to, že se místo nachází v širším centru města. V budoucnu se předpokládá jeho přesunutí na periferii města, kde bude zřízen nový dopravní terminál Dlouhá míle. Tam by měl být doplněn o železniční stanici a systém P+R. Město se tak pokusí částečně přesunout dopravní nápor autobusové a automobilové dopravy na okraj města a uvolnit tak částečně již dnes přetížené dopravě ve městě.

ROZHRAŇÍ

Rozhraní je územím, kde jedno přechází v druhé, a tak vzniká třetí. Hranice je zlomem, kde jedno končí a druhé začíná. Nemusí být nutně rozeznatelnou linií, ale je žádoucí, aby byla zřejmá z důvodu jasného teritoriálního čtení v kontextu základních funkcí sídla (bezpečí - komunikace - reprezentace). Při určování rozhraní nebo hranice jde jednak o orientaci v rámci prostředí, ale také o psychický stav bytí uvnitř nebo vně či vnímání zevnitř nebo zvenjšku.

Lokalita je místem, přes které vedou vaše první kroky při příjezdu do města od západu. Zároveň tedy i od letiště, jakožto mezinárodního dopravního spojení.

Kde je v současnosti uvnitř a vně, zevnitř či zvenjšku, není dle mého soudu při cestě do města zcela jasné. Současné prostředí naopak vytváří pocit „kde to jsem?“. V tuto chvíli místo nesplňuje základní funkce sídla, kterými jsou bezpečí - komunikace - reprezentace.



Navrhovaná asanace objektů v řešeném území

1. GARÁŽOVÁ STÁNÍ PRO AUTOMOBILY

- rekultivace a definice uličního profilu ulice Nad stanicí

2. BÝVALÉ NÁDRAŽNÍ SKLADOVACÍ PROSTORY

- demolice byla nutná již dříve po vyhoření prostor
- pozemek bude využit pro novou železniční stanici

3. VÝTAH METRA

- integrace výtahu do nové struktury

4. SOUČASNÝ AUTOBUSOVÝ TERMINÁL

- přesun dle plánů města na Dlouhou Míli

5. ČERPACÍ STANICE

- stanici ruším s vědomím, že další čerpací stanice se nachází při výjezdu z města o 1200 m dále

6. PROTIHLUKOVÁ STĚNA PODÉL EVROPSKÉ TŘÍDY

- bariéra fyzická a vizuální
- navrhuji demolici neměstotvorného prvku
- na uvolněných pozemcích možné doplnění nové zástavby

7. DROBNÉ STAVBY PODÉL BUŠTĚHRADSKÉ DRÁHY

- demolice z důvodu vybudování nové kolejové tratě

8. PŘÍZEMNÍ ČÁSTI KOMPLEXU HOTELU

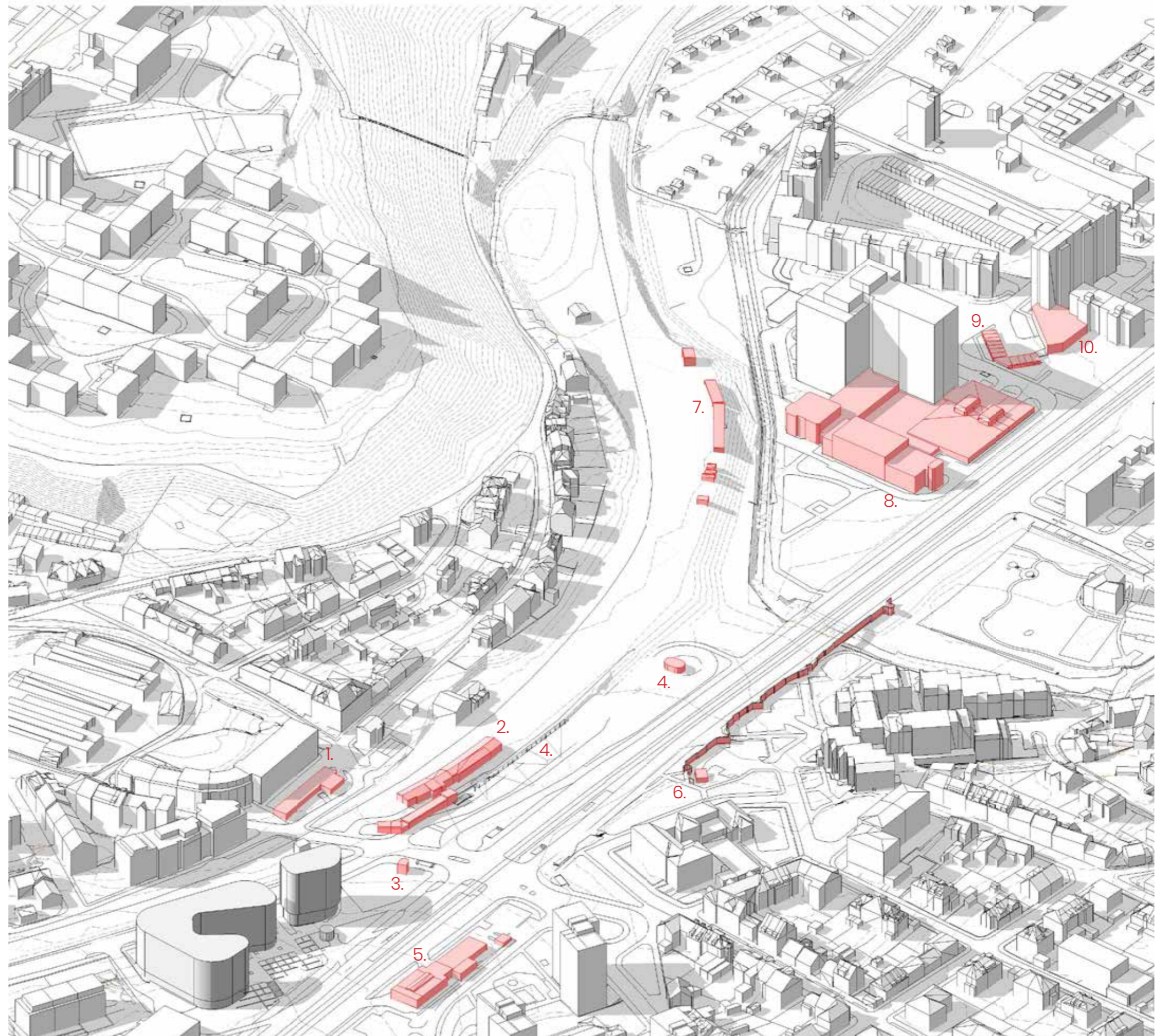
- navrhuji asanovat přízemí části komplexu hotelu
- získá celkem 5870 m² zastavěné plochy

9. SOUBOR GARÁŽOVÝCH STÁNÍ PRO AUTOMOBILY

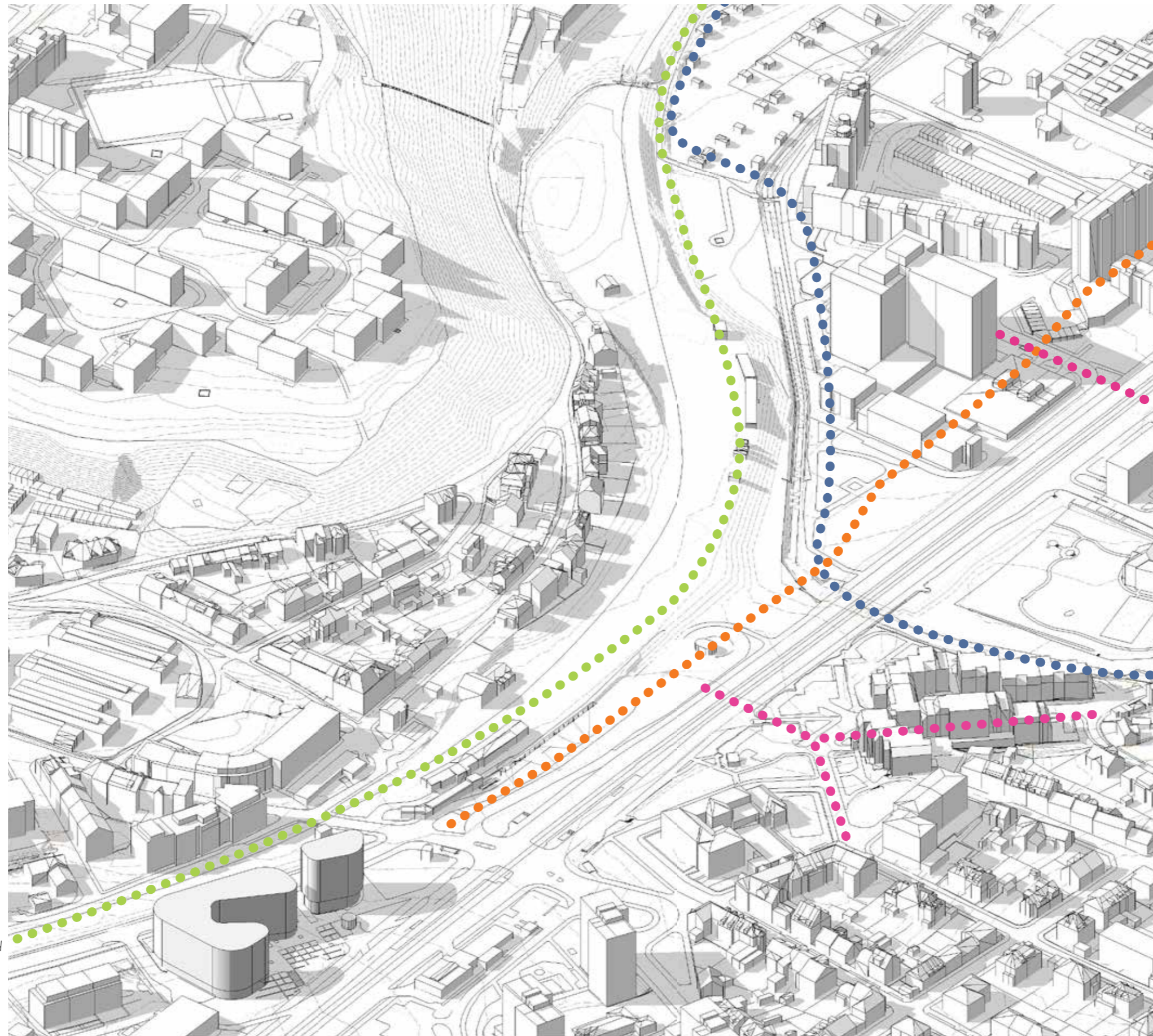
- uvolnění cestní sítě
- částečně na uvolněných pozemcích možno doplnit novou strukturou
- nahrazení této funkce v nové struktuře

10. VÝMĚNÍKOVÁ TEPLOVODNÍ STANICE

- uvolnění cestní sítě
- částečně na uvolněných pozemcích možno doplnit novou strukturou
- nahrazení této funkce v nové struktuře



Návrh stabilizace cestní sítě



zelená promenáda v trase Buštěhradské dráhy

cesta ke stanici

nová křižovatka pro hotel Krystal a jeho okolí

cesta podél potoka
nová křižovatka pro Vokovice

Návrh cílového stavu území

STRUKTURA

Sídlo je v podstatě zkamenělá příroda

Dalo by se říci, že podmínkami pro stavbu dobrého sídla jsou zdroje, efektivita a srozumitelnost, přičemž výklad těchto slov může být v daném místě v dané době různý. Nicméně v každé dobré struktuře se musí odrazit (a v plánu zobrazit) pole/louka, les, pramen, cesta, přístřeší a centrum („totem“). Pole/louky, lesy a prameny jako zdroje, cesty, přístřeší a centra jako zhmotnělý obraz obce.

NÁVRH

Mnou navržená struktura vychází z již zmíněného předpokladu, kdy pro identifikaci s místem je nutné znát rozhraní, a tedy vně a uvnitř města. Pomocí rozhraní poznáváme vně-uvnitř. Cesta (fyzická i virtuální) ven a dovnitř je nástrojem poznávání rozhraní. Objektem je brána.

Tento pomyslný objekt, bránu (totem) navrhuji v podobě struktury, která lemuje tok energie – Evropskou třídu. Hlavním centrem dění (totemem) má být v tomto případě křižovatka ulic Evropská – Vokovická – Veleslavínská a předprostor nové železniční stanice. Tam má v budoucnu docházet k největšímu prolínání toků všech druhů dopravy. Doplněná struktura reaguje na přechod mezi různými druhy zástavby a kompoziční uspořádání ve většině délky Evropské třídy směrem do centra.

VYMEZENÍ

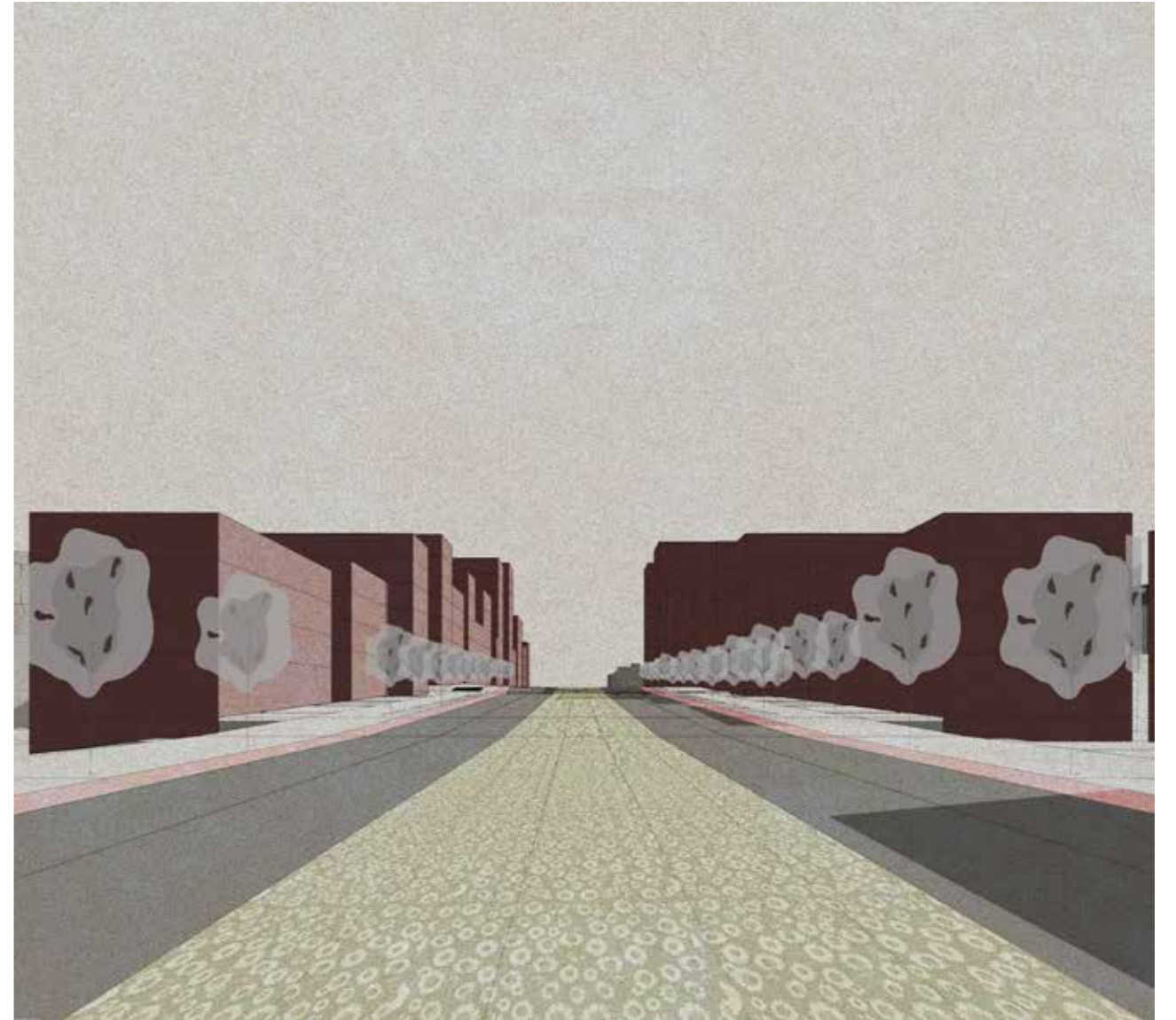
Převážně bodovým umístěním jednotlivých objektů v podélném směru vytvářím jasné a silné oddělení. V příčném směru tvořím jasné a otevřené propojení s navazujícím okolím. Tento předpoklad, z hlediska propustnosti u bodově umístěných objektů, je důležitým aspektem návrhu. Nemělo by tedy docházet k vytváření nových bariér v území, které propustností a bariérami právě v příčném směru nejvíce trpí.

Součástí návrhu je také návaznost v podélném směru na nový Veleslavínský park, který rozšiřuji o asanovanou část komplexu hotelu Krystal. Parkem prochází Litovický potok. Ten by měl propojit Divokou Šárku s Oborou Hvězda cestou, jež bude sledovat stopu potoka. Návazností na bezprostřední okolí parku a hotelu popisují podrobněji v následujícím prvním díle detailnějšího zpracování.





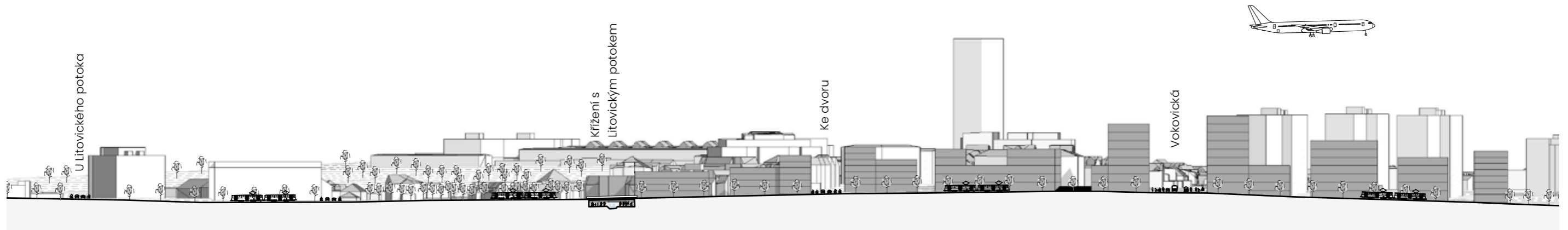
NÁVRH - pohled Evropskou třídou směrem do centra



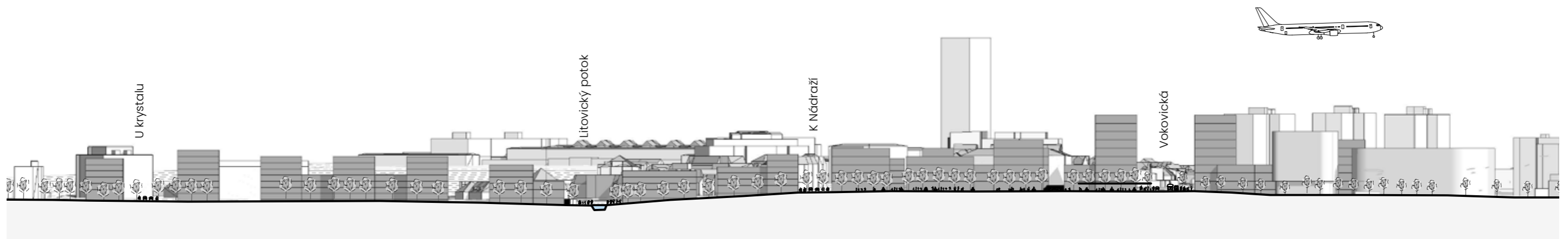
NÁVRH - pohled Evropskou třídou směrem do centra

Situace celku

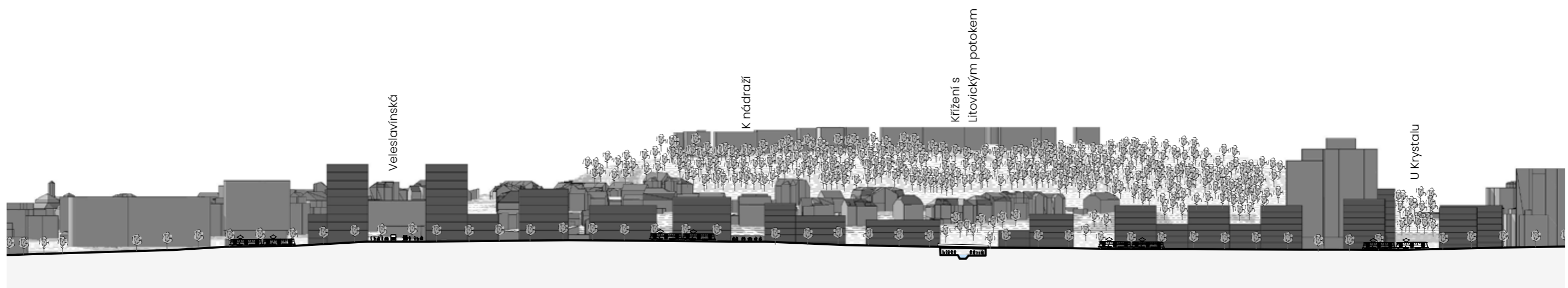




ŘEZ EVROPSKOU TRÍDOU I POHLED NA DIVOKOU ŠÁRKU 1:2000



ŘEZ SOUBĚŽNOU PĚŠÍ CESTOU S EVROPSKOU TRÍDOU I POHLED NA DIVOKOU ŠÁRKU 1:2000



ŘEZ EVROPSKOU TRÍDOU I POHLED NA „PETŘINSKÝ MASIV“ 1:2000

Rozdělení na podrobnější části návrhu



Díl I: Oblast hotelu Krystal,
nový Veleslavínský park

Aktuální stav lokality v okolí hotelu Krystal

V prvním díle se věnuji lokalitě v okolí hotelu Krystal. Na hotel navazuje nový Veleslavínský park a Litovický potok. Místo trpí zejména svojí neprovázaností s okolním prostředím.

KOMPLEX HOTELU KRYSTAL I NÁVRH ASANACE

Vstup do komplexu hotelu Krystal je orientován zády k centru města a končí u něj ulice José Martího, která se tak stává pomyslně slepou ulicí směrem od křižovatky s tramvajovou stanicí Nad Džbánem. Hotel tak není plnohodnotně začleněn do struktury města z hlediska dopravních vazeb a vytváří tak zátěž obytnou zástavbu od křižovatky Nad Džbánem. Z hlediska potenciálu rozvoje s komplexem hotelu nepočítám v celém rozsahu. Veškeré přízemní a nízkopodlažní objekty navrhuji sanovat a zachovat pouze vertikální dominantu. Domnívám se, že dům je silným ve své kompozici a že není hlavní vertikální budova nutně vázána na jeho další doplňující objekty.

Plochu 5870 m² získanou při asanaci nízkopodlažních budov navrhuji přeměnit do návrhu nové uliční fronty podél Evropské třídy a zbylou plochu přidružit k parkové části a rozšířit tak zamýšlený rozsah parku.

Parkovací místa v nadzemních garážích samozřejmě nahrazuji a doplňuji je o nová, pro dostatečnou kapacitu nově navrhované lokality.

POTOK DNES

Dnes Litovický potok prochází pod ostrohem „Petřinského masivu“ a nad potokem se táhne pás vegetace převážně listnatého lesa. Usazen je do betonového koryta, kde voda pouze rychle prochází mrtvým sterilním prostředím, a je umístěn mimo horizont očí při chůzi či jízdě na kole skrze území. Terén byl doplněn o navážku a celkově dorovnan na úroveň hotelu Krystal na druhém konci území.



Pohled na lem betonového koryta potoka situovaného mimo horizont očí.



GARÁŽE A VÝMĚNÍKOVÁ STANICE I NÁVRH ASANACE

Dalšími elementy, které způsobují nepřehlednost a neprostupnost lokality v okolí hotelu Krystal, je soubor garážových stání a výměňkové stanice. Jejich umístění jako obslužného vybavení zástavby považuji za nevhodné, jelikož nabourávají systém uliční sítě a ulici José Martího zaslepují. Pro její pěší zprostupnění navrhuji jejich demolici a nahrazení v navrhované nové struktuře.



Pohled na parkovací zákoutí a vjezd k výměňkové stanici teplovodní soustavy.



Pohled na drobné stavby zaslepující přirozené pokračování ulice José Martího mezi dvěma bytovými domy.

PŘEDPROSTOR HOTELU I PARKOVÁNÍ VE VEŘEJNÉM PROSTORU

Součástí návrhu je také úvaha o reorganizaci prostoru před hotelem, který se v letních měsících stává výhni před souborem bytových domů a hotelu. To rozhodně pro kvalitní město z hlediska mikroklima není vhodné řešení. Místo dnes nemá charakter náměstí a je spíše, než reprezentativním vstupem do hotelu, parkovištěm pro rezidenty z okolí. Přítomnost automobilů ve veřejném prostoru nerozporuji, jen se snažím prostor kultivovat a reorganizovat.

V místě navazujícím na zužující se prostor parkoviště směrem k potoku se nachází cíp zbytkové plochy. Zde je dle mého názoru možnost doplnění struktury bez narušení kvality bydlení v současné zástavbě a její architektonické kvality. Může tak dojít k zahuštění místa a tím jeho efektivnějšímu využití.



Pohled shora na současnou organizaci parkování ve veřejném prostoru a zneprůchodnění ulice José Martího souborem garážových stání a výměňkové stanice

Axonometrie hotelu Krystal a Nového Veleoslavínského parku

NÁVRH

První oddíl návrhu se týká především rozvržení nové cestní sítě v místě Hotelu Krystal, rekultivaci potoka, adaptaci nového parku a doplnění městské struktury podél Evropské třídy, tedy o definici ulice.

DOPRAVA - POHYB

Z hlediska pohybu navrhuji cesty dle jejich významu a množství pohybu předpokládaného po nich.

SILNICE

V automobilové dopravní síti doplňuji lokalitu o novou křižovatku, která má přímo napojit a obsloužit hotel Krystal a jeho bezprostřední okolí

PĚŠÍ CESTY

Dominantní pěší cestou návrhu je cesta podél Litovického potoka. Významově důležitá nová spojnice rekreačních lokalit Divoké Šárky a Obory Hvězda.

Další významný zásah do cestní sítě je zprůchodnění ulice José Martího a její pokračování skrze nově navrhovaný park od Fakulty tělesné výchovy a sportu Univerzity Karlovy až po nově budovanou železniční stanici Praha-Velešlavín.

Mírně posouvám pozici mostu přes Litovický potok, který je nově umístěn do vzdálenější pozice od zahrádkářské kolonie a redefinuji tak křížení cest od Krystalu, od potoka směrem z centra a od zahrádkářské kolonie - z Liboce.

Celkově je síť doplněna menšími cestami, které zajišťují příčná propojení a průchodnost novou zástavbou.

HOTEL

Sanací nízkopodlažních částí komplexu se mi uvolňuje 5870 m² zastavěné plochy. Nově navržená struktura podél Evropské třídy (objekty A.4, A.5 a B.1) má zastavěnou plochu celkem 2665 m². Plocha parku tak může být rozšířena o dalších 3205 m².

NOVÁ STRUKTURA

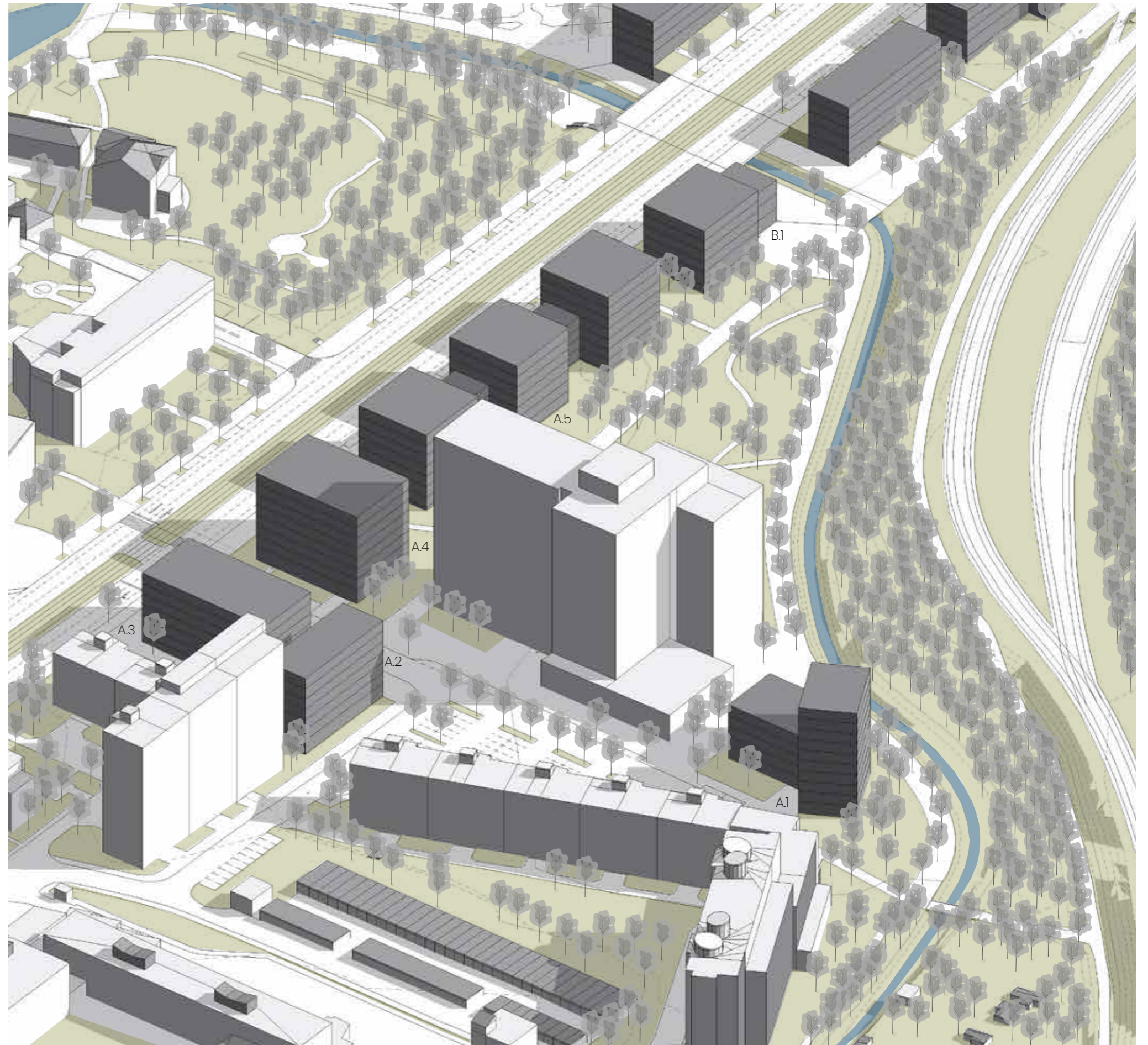
A.1 BYTOVÝ DŮM U POTOKA

A.2 BYTOVÝ DŮM PŘED HOTELEM

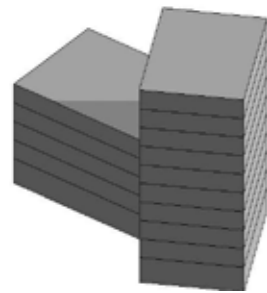
A.3 PARKOVACÍ DŮM NA NÁROŽÍ

A.4 DŮM NA NÁROŽÍ

A.5. BYTOVÝ SOUBOR

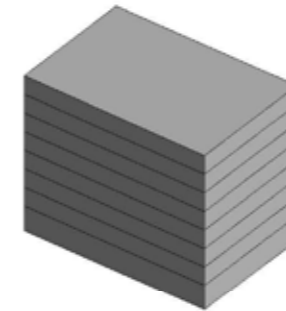


Axonometrie hotelu Krystal a Nového Veleoslavínského parku



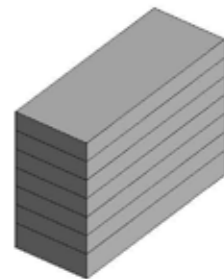
A.1 BYTOVÝ DŮM U POTOKA

- doplnění struktury zahuštění území
- počet podlaží: 5 - 10
- zastavěná plocha: 603 m²
- HPP celkem: 4345 m²
- parkování řešeno v podzemí objektu



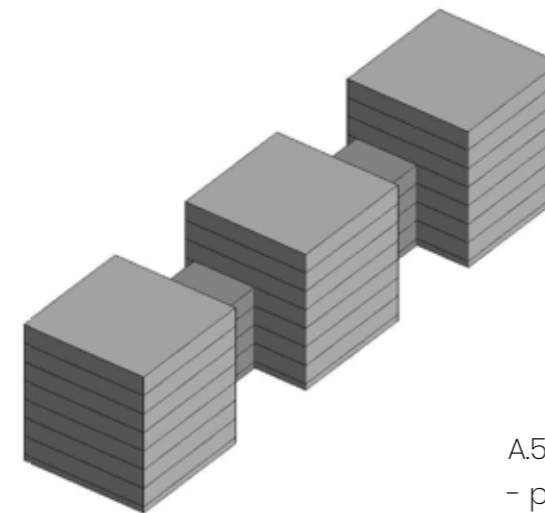
A.4 DŮM NA NÁROŽÍ

- doplnění struktury a definice nové cestní sítě
- vjezd do podzemního parkování pro celou uliční frontu podél Evropské třídy až k domu u potoka
- počet podlaží: 8
- zastavěná plocha: 600 m²
- HPP celkem: 4800 m²
- parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s A.5 a B.1



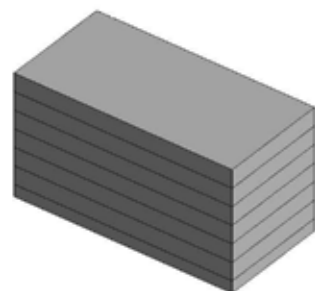
A.2 BYTOVÝ DŮM PŘED HOTELEM

- dokončení a větší definice předprostoru hotelu
- počet podlaží: 7
- zastavěná plocha: 354 m²
- HPP celkem: 2478 m²
- parkování řešeno v sousedním parkovacím domě



A.5 BYTOVÝ SOUBOR

- potvrzení linie Evropské třídy a návaznost na park
- hlavní vstupy do objektu umístěné do Evropské třídy
- doplněno o sekundární vstupy směrem do parku
- počet podlaží: 4 - 7
- zastavěná plocha: 1507 m²
- HPP celkem: 9630 m²
- parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s A.4 a B.1



A.3 PARKOVACÍ DŮM NA NÁROŽÍ

- nahrazení a zkapacitnění parkovacích stání
- automatizace parkování zajistí efektivnější stání automobilů
- počet podlaží: 7
- zastavěná plocha: 654 m²
- HPP celkem: 4578 m²
- celkem parkovacích stání:

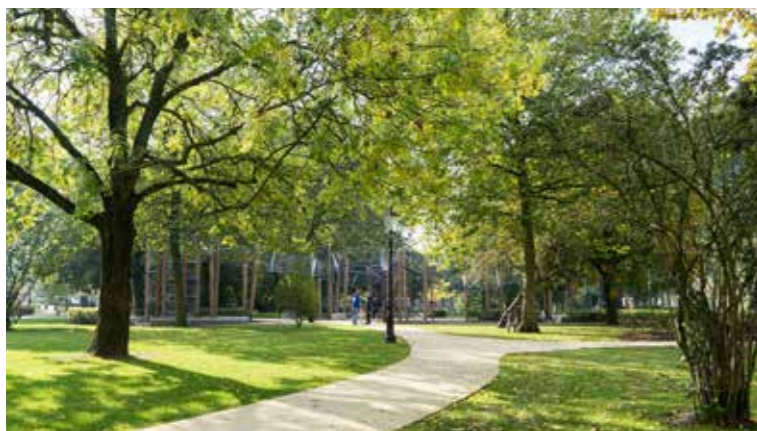
POTOK

Navrhuji revitalizaci koryta potoka a jeho zpřístupnění jak vizuální, tak i fyzické. Dále navrhuji návrat k původní morfologické situaci v místě, tedy z hlediska úrovně potoka a cesty, snížení terénu co nejbliž je možné k tekoucí vodě.



PARK

Park by se měl charakterově blížit dle nového metropolitního plánu lesoparku. S tím souhlasím, ovšem měl by také reagovat na městské prostředí a vytvářet tak jemný přechod mezi mnou nově doplňovanou zástavbou a současným lesoparkem. Ten je dnes však spíše ve stavu pásu původně náletové vegetace, která později ve svahu přerostla v samostatný les. Dnes je to stále mladý listnatý les, ale věřím, že iniciativa města v budoucnu zajistí změnu tohoto charakteru v charakter uvedený v návrhu metropolitního plánu.



@Marleen Beek

NAHRAZENÍ ASANOVANÝCH GARÁŽOVÝCH STÁNÍ

Jako náhradu za odstraněná parkovací stání navrhuji parkovací dům na nároží nově vytvořené křižovatky. Parkovací dům tak pojme původní garážová stání, ale také má především sloužit v rámci vnitřního systému městského parkování P+R, jako je tomu například ve Vídni. Jeho řešení uvažuji prostorově efektivnější, tedy automatizované. Parkovací dům umístuji před současný bytový dům, čímž oddělují stávající bytový dům od nově navržené křižovatky.

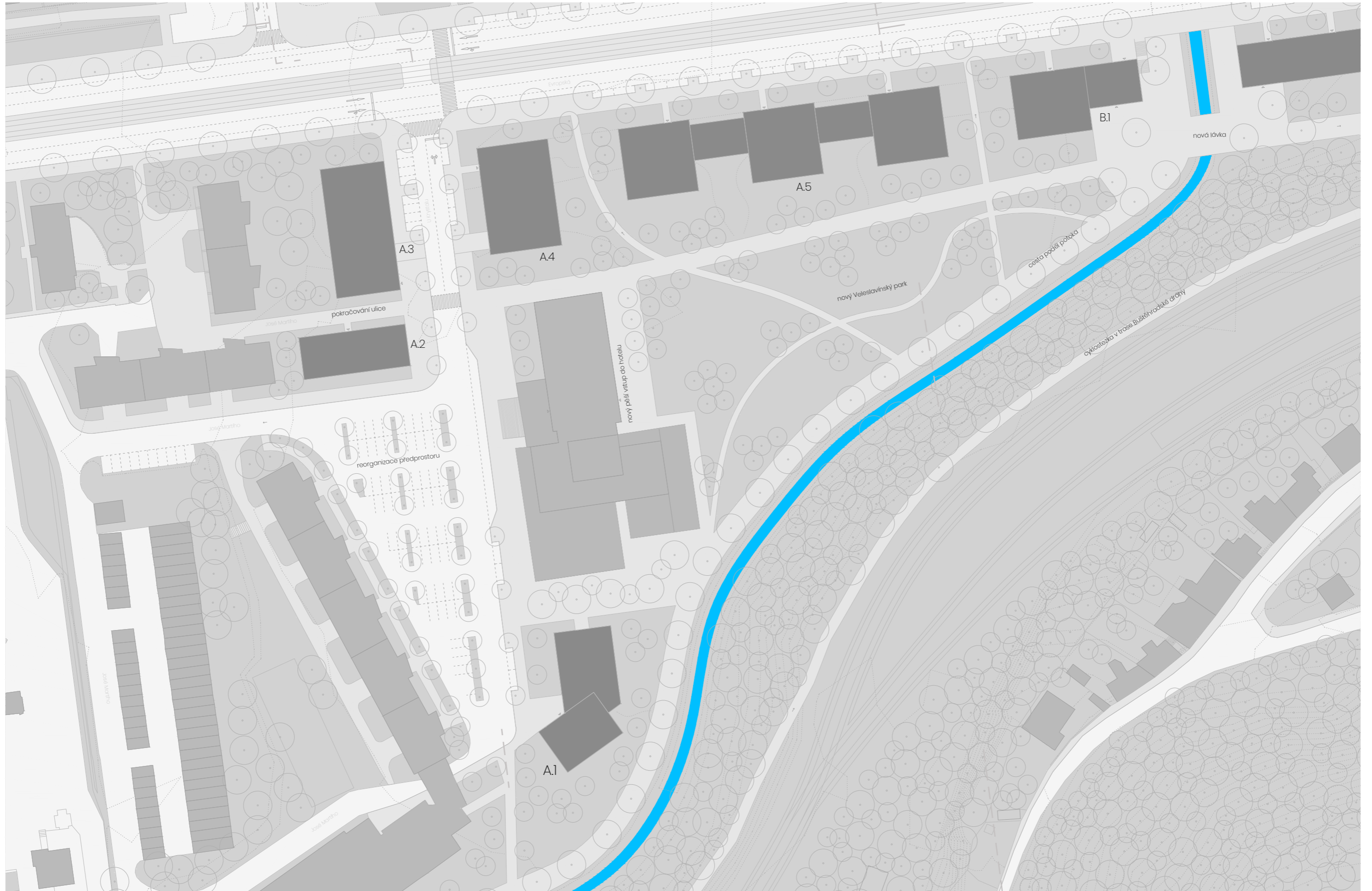


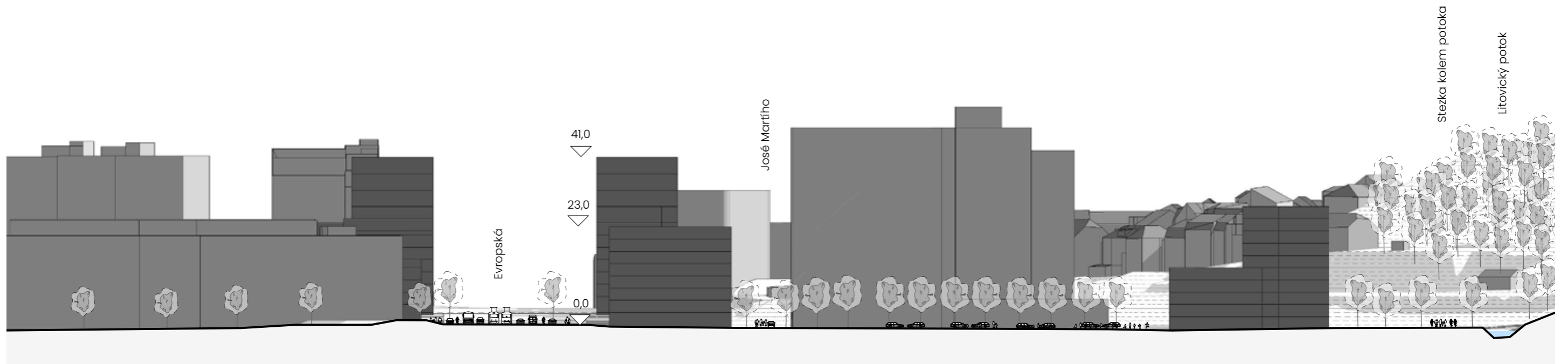
PARKOVÁNÍ PŘED HOTELEM

Z důvodu retence vody a regulace mikroklimatu předprostoru hotelu počítám se změnou charakteru a uspořádání parkování. Jeho orientace a skladba je zvolena s ohledem na dopravní souvislosti v obsluze hotelu autobusy a jinými dopravními prostředky, pro které je vhodné při příjezdu od Evropské třídy zastavit přímo před vstupem do hotelu.

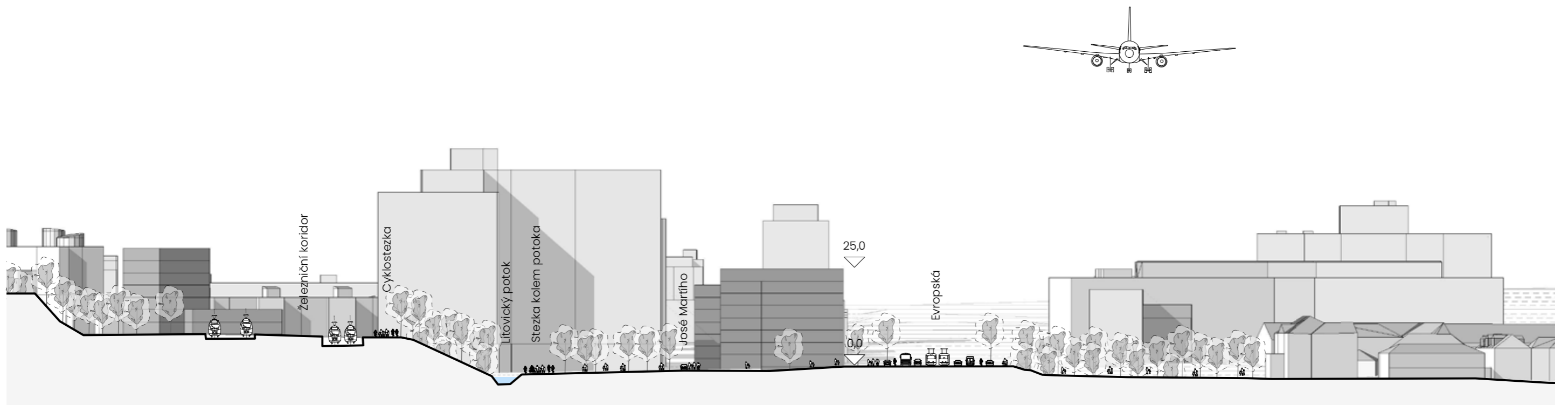


Situace hotelu Krystal a Nového Veleoslavínského parku





ŘEZ PŘEDPROSTOREM HOTELU I POHLED DO MĚSTA 1:1000



ŘEZ NOVÝM VELESLAVÍNSKÝM PARKEM I POHLED DO MĚSTA 1:1000



SOUČASNOST - pohled na komplex hotelu Krystal skrze zelenou plochu nazvanou parkem



NÁVRH - pohled na asanovaný komplex hotelu Krystal a nový Veleslavínský park

Díl II: Nová příčná propojení

Aktuální stav lokality v místě navrhovaných křížení

Druhý díl se zabývá zprůchodněním současných bariér, kterými jsou především Evropská třída, samotný potok a také současná protihluková stěna.

KŘÍŽENÍ POTOKA S EVROPSKOU ULICÍ

Dnešní stav je velmi nevábným místem, které je neprůchozí a nepřehledné. Do celého křížení je přivedena také technologická infrastruktura teplovodu. Potok zde pouze velmi technicistním způsobem prochází pod Evropskou ulicí a jeho charakterem a zhloubením v betonovém korytě zcela ignoruje možné návaznosti na okolní prostředí. Zároveň aktuální stav neumožňuje bezbariérové překonání potoka, který je tak nyní současně bariérou.



Pohled na betonové koryto procházející pod Evropskou ulicí.

PROTIHLUKOVÁ STĚNA

Druhým velmi zřetelným prvkem, který lemuje Evropskou ulici, je protihluková stěna zrealizovaná současně s bytovým komplexem v severní části nad Evropskou ulicí. Stěna se táhne přes 200 m podél ulice od tramvajové stanice Nádraží Veleslavin až za most Evropské přes Litovický potok. Takové stěny nevytváří živé a kvalitní město. Proto navrhuji asanaci a doplnění městskou zástavbou.



Pohled na protihlukovou stěnu při příjezdu do města směrem od západu-letiště.



Axonometrie křížení Litovického potoka a Evropské třídy a nové úrovňové křižovatky

NÁVRH

Základním atributem veřejného prostoru je jeho energie.

Jedná se o spolupůsobení hmoty, prostoru a dějů, neboť jeden element implikuje projev druhých. V rámci veřejného prostoru lze proto rozlišit tyto typy energie: *proud* jako energii pohybu, *koncentraci* jako energii klidovou a *křížení* jako energii napětí.

KŘÍŽENÍ POTOKA A EVROPSKÉ TŘÍDY

PROUD

Reprezentanty jednotlivých proudů jsou v návrhu uvažované cesty podél potoka a cesta od hotelu skrze park až k železniční stanici. Do této tkáně u stanice směrem shora dolů zapojují i cyklotrasu, která dále vede ve stopě Buštěhradské dráhy.

KŘÍŽENÍ

Veškeré cesty pěšího a cyklo pohybu se kříží v místě u potoka a tedy zároveň u Evropské třídy. Navrhují proto rozšíření celého profilu pod mostem a oboustranný přístup ke korytu potoka.

KONCENTRACE

Element koncentrace, zklidnění energie zde zastupuje navržená struktura, která se obrací aktivním parterem k nově tvořené pěší a cyklistické vrstvě v úrovni potoka.

NOVÁ ÚROVŇOVÁ KŘÍŽOVATKA

Slouží jako doplnění úrovňové dopravní infrastruktury. Nová křižovatka umožňuje překonání Evropské třídy v příčném směru a má ulehčit hlavní křižovatce směrem do centra, obslužením částí zástavby Vokovic. Zároveň slouží jako obslužná komunikace pro novou železniční stanici a mnou navrhovanou strukturu.

NOVÁ STRUKTURA

B.1 POLYFUNKČNÍ DŮM U POTOKA S AKTIVNÍM PARTEREM

B.2 BYTOVÝ DŮM U POTOKA S AKTIVNÍM PARTEREM

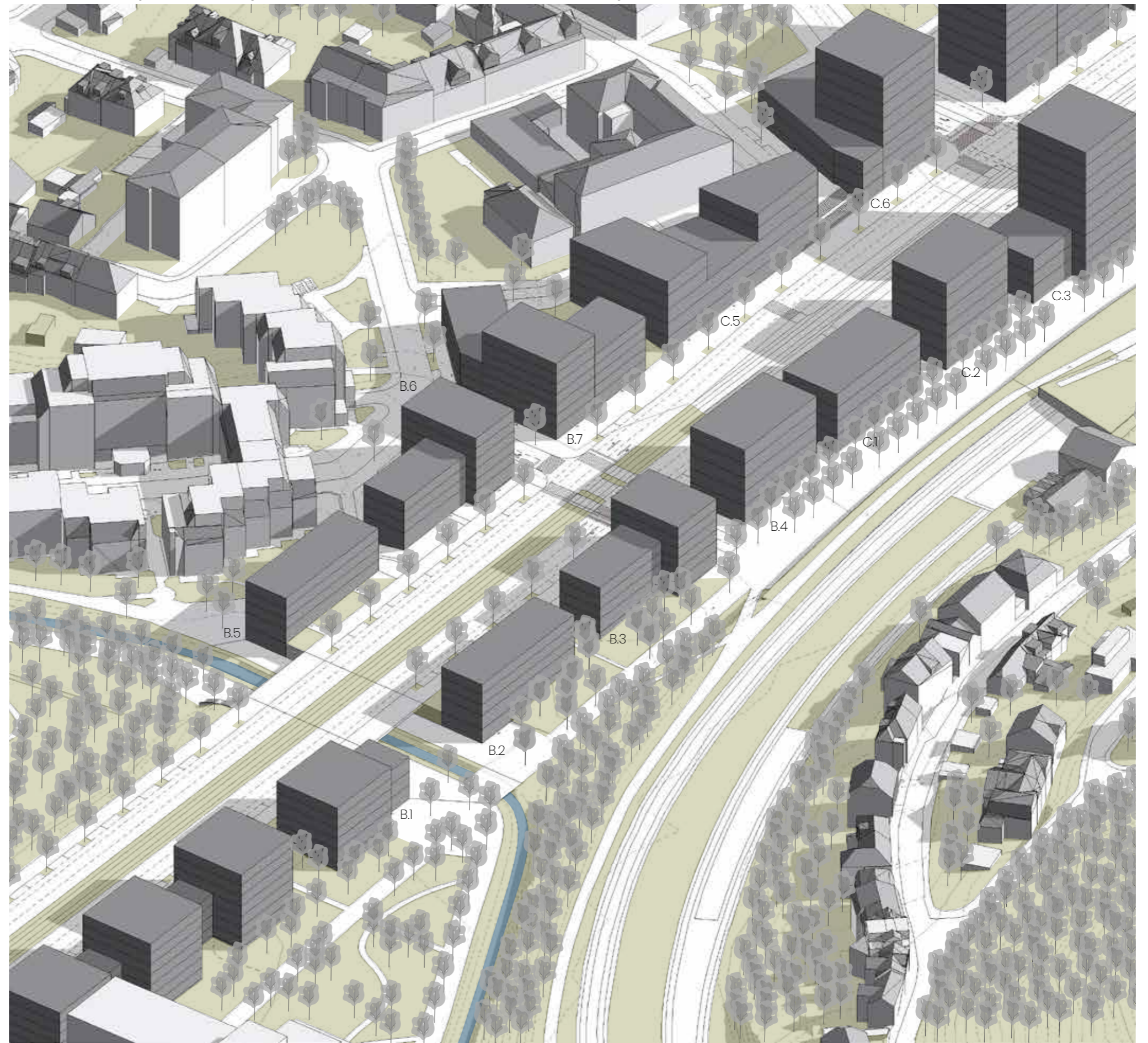
B.3 DŮM NA NOVÉ KŘÍŽOVATCE

B.4 POLYFUNKČNÍ DŮM NA NOVÉ KŘÍŽOVATCE

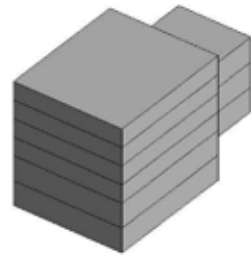
B.5 BYTOVÝ DŮM U POTOKA S AKTIVNÍM PARTEREM

B.6 POLYFUNKČNÍ DŮM NA NOVÉ KŘÍŽOVATCE

B.7 POLYFUNKČNÍ DŮM NA NOVÉ KŘÍŽOVATCE

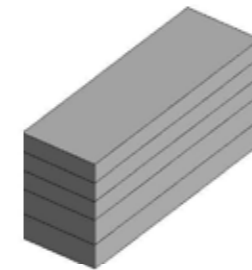


Axonometrie křížení Litovického potoka a Evropské třídy a nové úroňové křižovatky



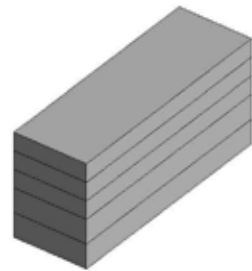
B.1 POLYFUNKČNÍ DŮM U POTOKA S AKTIVNÍM PARTEREM

- definice křižovatky v místě křižení cest u potoka
- počet podlaží: 3 - 6
- zastavěná plocha: 558 m²
- HPP celkem: 2808 m²
- parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s A.4 a A.5



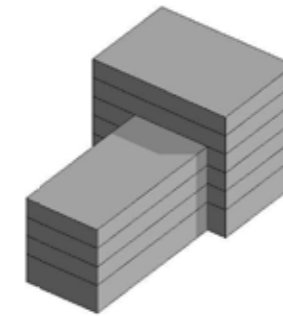
B.5 BYTOVÝ DŮM U POTOKA S AKTIVNÍM PARTEREM

- definice křižovatky v místě křižení cest u potoka
- počet podlaží: 5
- zastavěná plocha: 432 m²
- HPP celkem: 2160 m²
- parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s B.6



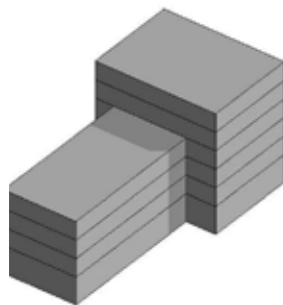
B.2 BYTOVÝ DŮM U POTOKA S AKTIVNÍM PARTEREM

- definice křižovatky v místě křižení cest u potoka
- počet podlaží: 5
- zastavěná plocha: 432 m²
- HPP celkem: 2160 m²
- parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s B.3



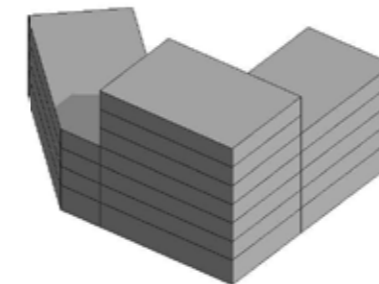
B.6 POLYFUNKČNÍ DŮM NA NOVÉ KŘIŽOVATCE

- vymezení Evropské třídy a nové křižovatky
- navázání na současnou uliční síť - ulice Ke Dvoru
- počet podlaží: 4 - 6
- zastavěná plocha: 588 m²
- HPP celkem: 2952 m²
- parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s B.5



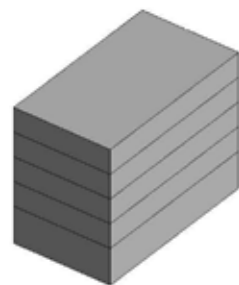
B.3 DŮM NA NOVÉ KŘIŽOVATCE

- vymezení Evropské třídy a nové křižovatky
- počet podlaží: 4 - 6
- zastavěná plocha: 588 m²
- HPP celkem: 2952 m²
- parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s B.2



B.7 POLYFUNKČNÍ DŮM U NOVÉ KŘIŽOVATKY

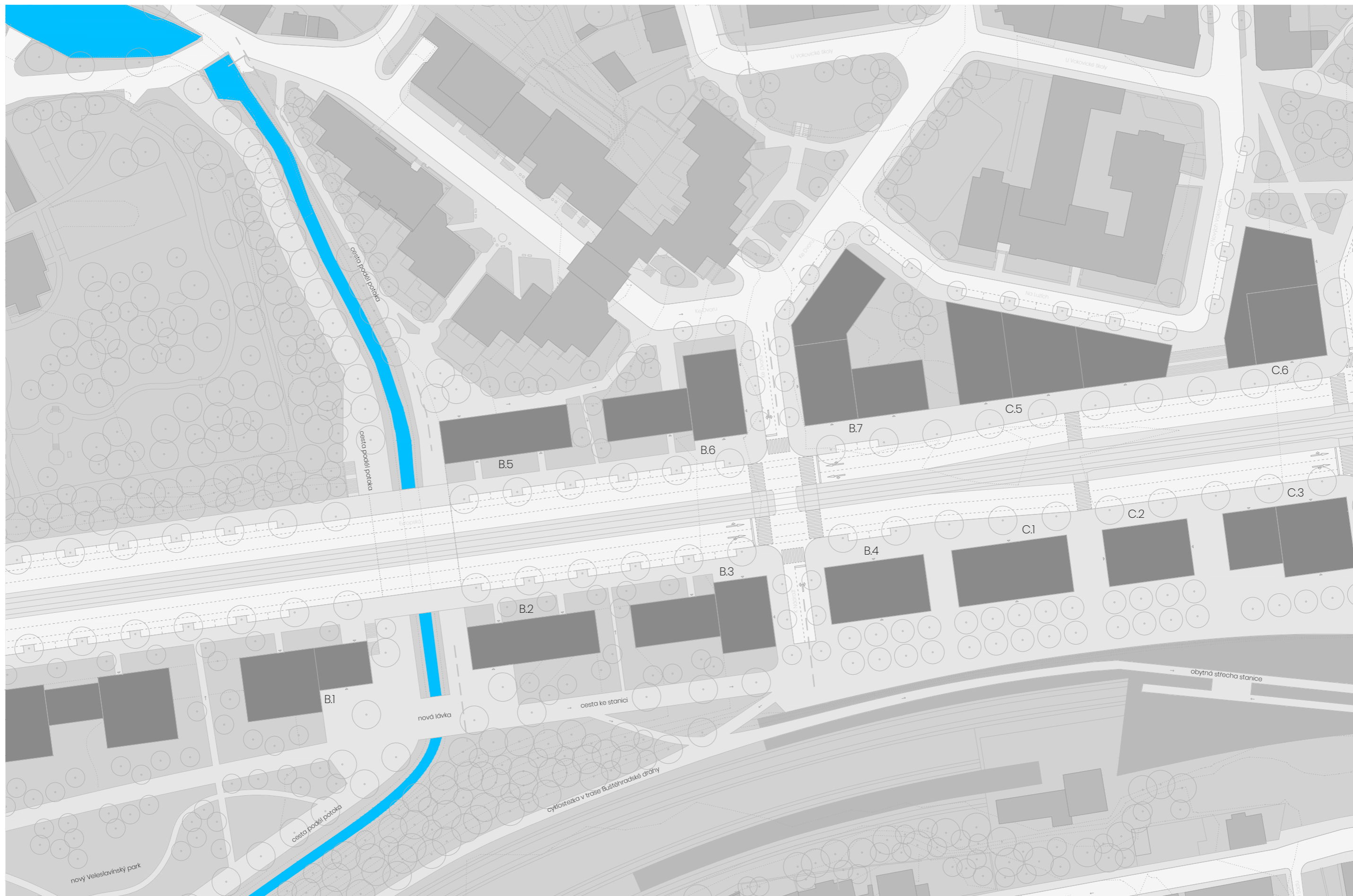
- vymezení Evropské třídy a nové křižovatky
- navázání na současnou uliční síť - ulice Ke Dvoru
- doplnění struktury zahuštění území
- počet podlaží: 4 - 7
- zastavěná plocha: 990 m²
- HPP celkem: 5230 m²
- parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s C.5 a C.6

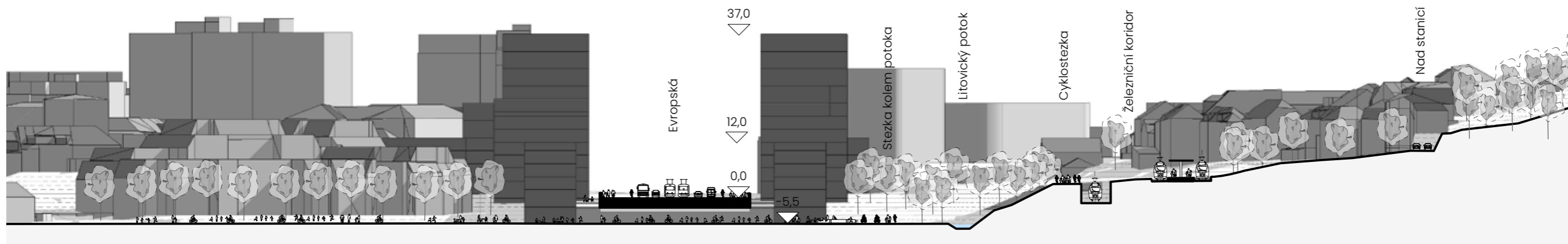


B.4 POLYFUNKČNÍ DŮM NA NOVÉ KŘIŽOVATCE

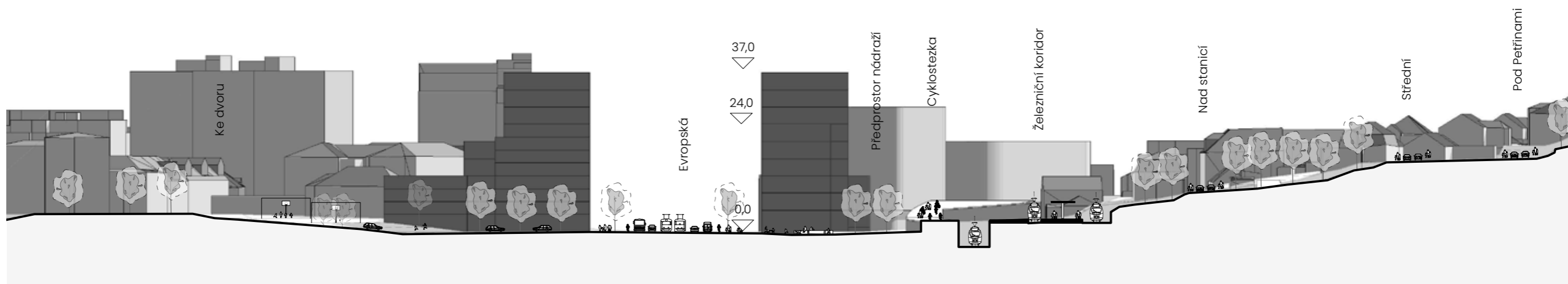
- vymezení Evropské třídy a nové křižovatky
- definice předprostoru železniční stanice
- doplnění struktury zahuštění území
- počet podlaží: 5
- zastavěná plocha: 448 m²
- HPP celkem: 2240 m²
- parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s C.1 - C.3

Situace křížení Litovického potoka a Evropské třídy a nové úrovňové křižovatky





ŘEZ MOSTEM PŘES EVROPSKOU TŘÍDU A CESTOU PODĚL POTOKA I POHLED DO MĚSTA 1:1000



ŘEZ NOVOU KŘIŽOVATKOU - ULICEMI KE DVORU A KE STANICI I POHLED DO MĚSTA 1:1000



SOUČASNOST - průchod potoka pod Evropskou ulicí



NÁVRH - průchod potoka pod Evropskou třídou s doplněním nových cest a struktury města

Díl III: Křížení ulic Evropská –
Velešlavínská – Vokovická

Aktuální stav hlavní křižovatky a navazujícího okolí

KŘÍŽOVATKA JAKO DOPRAVNÍ UZEL

Dnes je území definováno výhradně dopravní infrastrukturou, v místě nemá žádná *hmota* určující slovo. Dopravní infrastruktura vytváří pouze *prostor* pro tyto potřeby a tím je celé území z hlediska *dějů* velmi monotónní. V území se kromě dopravy nic jiného neodehrává.

AUTOMOBILY

Současný stav křížení ulic Evropská - Veleslavínská a Vokovická vypovídá o tom, že zde není zcela jasně vymezen řád - hierarchie, která je nutná. Veškeré dopravní automobilové směry a odbočky jsou sice inženýrsky vyřešeny, přesto území nefunguje a je velmi často, zejména v dopravních špičkách, přetíženo. To se projevuje kolonami, které zpomalují nejen osobní automobilovou dopravu, ale stejně tak na to často doplácí i cestující v autobusové dopravě.

AUTOBUSOVÝ TERMINÁL

Další významnou zátěží pro celé území je umístění autobusového terminálu pro příměstské spoje z největšího středočeského města Kladna a ze Slaného. Veškerá doprava je směřována na křižovatku místo toho, aby autobusy zajížděly do terminálu před křížením a ulehčily tak intenzitě dopravy.

CHŮZE

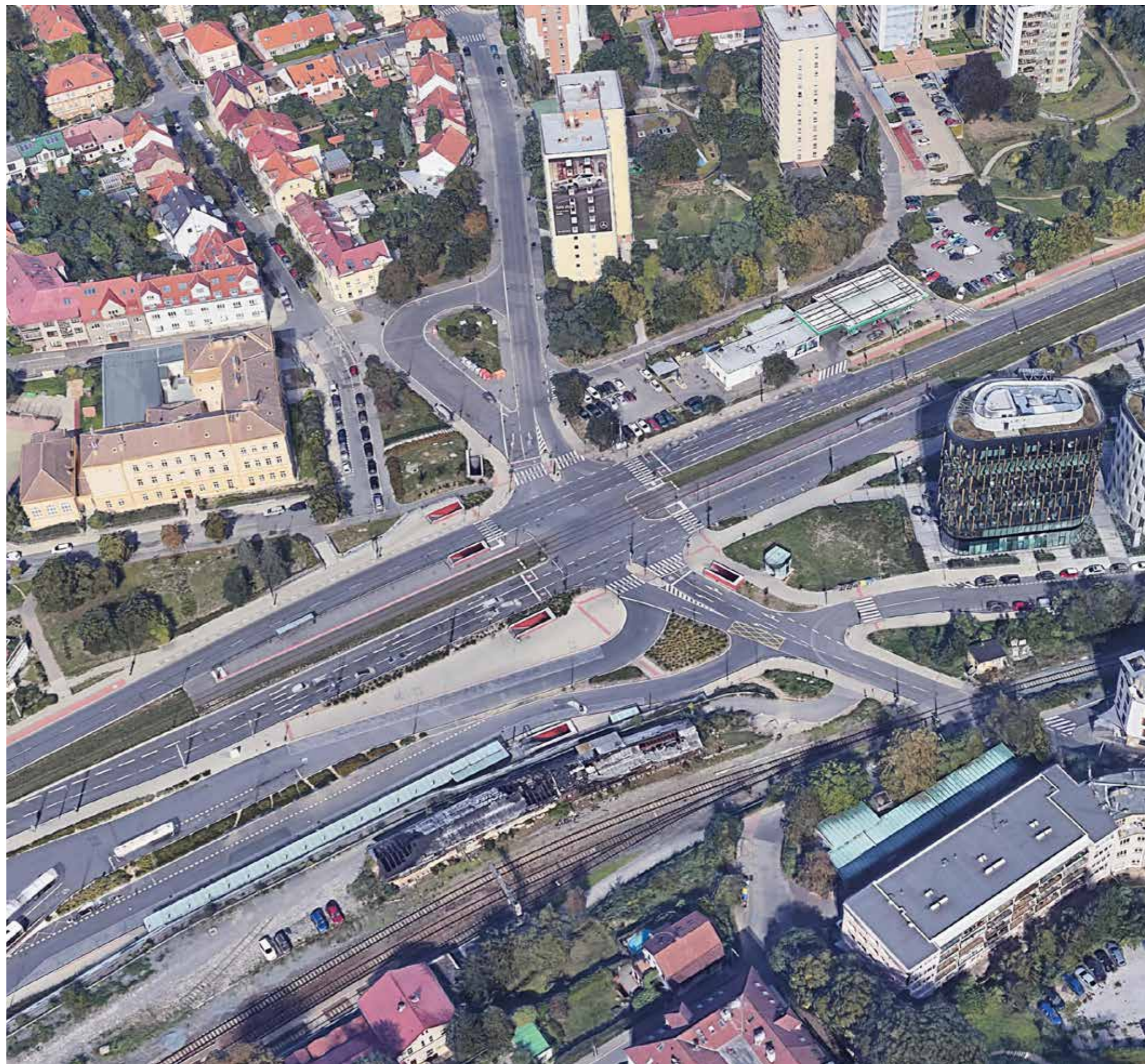
Současný peší pohyb územím je nepřehledný. Chybí orientační body a jasná strukturalizace veřejného prostoru. V místě křížení ulic je kompletní úrovnový přechod možný pouze ve třech směrech. Zbývající příčné propojení chybí, místo přirozeného všesměrného propojení křižovatky je v jednom místě přechod zaslepen a pomocí zbytkové zelené plochy je vytvořena bariéra. Celý prostor je silně definován výstupy z metra, které však nebyly umístěny s vizí dokončeného města a jsou umístěny stylem na zelené louce, tam, kde to zrovna vyšlo.

TRAMVAJOVÉ STANICE

Vzájemná poloha tramvajových stanic je nevhodně rozdělená přes křižovatku. Při příjezdu do tramvajové zastávky směrem do centra jsou chodci nuceni se vracet v protisměru. Přestup mezi tramvajovou dopravou a metrem se tak prodlužuje.

ŽELEZNIČNÍ STANICE

Přestup na současný vlakový přípoj vede oklikou přes železniční přejezd. Bariéry po cestě k nástupišti nejsou řešeny pro lidi s handicapem.



Axonometrie hlavní křižovatky a navazujícího okolí

Harmonizace toků a jejich přirozené prolínání je cílem tvorby veřejného prostoru

Vědomá i podvědomá preference jednosměrných lineárních pohybů je jednak v příkrém rozporu s přirozenými lidskými tendencemi, jednak brání vzniku bohatého urbánního prostoru. Tato bohatost je primárně závislá na místech křížení, prolínání a omezení, tedy na oblastech všech typů rozhraní. Paradoxně všude tam, kde není doprava vyřešena tzv. „čistě“, kde jsou implicitně zakódované střety, vzniká hodnotné prostředí. Protože prioritou urbánního prostředí není, aby jakákoliv doprava plynula bez překážek, ale aby byla zapojena do všech dějů, které se v daném území mohou a mají nacházet. Odrazem tohoto přirozeného sporu může být např. zpomalení automobilové dopravy prostřednictvím úzkého jízdního profilu, častého křížení či překryvných dějů (přecházení, parkování, bohatství jevů a vjemů v parteru apod.)

NÁVRH

S vědomím výše uvedeného předpokladu navrhuji zásadní přeměnu celého území z nezastavěného v hustě zastavěné. V návrhu se snažím zohlednit veškerá dopravní hlediska, definovat jako dominantu hlavní křižovatku, předprostor nové železniční stanice Praha-Veleslavín. Z důvodu dostupnosti volím strukturu nejčastěji složenou z bodových či deskových objektů. Zároveň dokončuji a zřetelněji definuji současnou uliční síť v okolí Evropské třídy, na kterou v některých případech navazují hybridní strukturou.

NOVÁ STRUKTURA

C.1 POLYFUNKČNÍ DŮM V PŘEDPROSTORU NÁDRAŽÍ

C.2 POLYFUNKČNÍ DŮM V PŘEDPROSTORU NÁDRAŽÍ

C.3 POLYFUNKČNÍ DŮM NA HLAVNÍ KŘÍŽOVATCE

C.4 POLYFUNKČNÍ DŮM NA HLAVNÍ KŘÍŽOVATCE

C.5 POLYFUNKČNÍ DŮM U NOVÉ KŘÍŽOVATKY

C.6 POLYFUNKČNÍ DŮM NAPROTI ŠKOLE

C.7 POLYFUNKČNÍ DŮM NA HLAVNÍ KŘÍŽOVATCE

C.8 POLYFUNKČNÍ DŮM NA HLAVNÍ KŘÍŽOVATCE

C.9 POLYFUNKČNÍ DŮM

C.10 POLYFUNKČNÍ DŮM



AUTOBUSOVÝ TERMINÁL

Zásadním předpokladem pro návrh je přesunutí autobusového terminálu z Nádraží Veleslavín na periferii Prahy, kde má vzniknout na Dlouhé Míli nový autobusový terminál. Tento předpoklad vychází ze strategických dopravních koncepcí hlavního města. Současný terminál na Nádraží Veleslavín tedy celý zanikne a nepočítám tak v návrhu s autobusovou dopravou v současné intenzitě. Na dlouhé Míli je plánováno propojit příměstskou autobusovou dopravu s železniční odbočkou směřující na Letiště. V místě má také vzniknout velkokapacitní parkoviště tzv. P+R. Tuto celou dopravní koncepci zahrnuji do svého návrhu a beru ji jako danou věc.

METRO

Metro a především jeho vestibul má zásadní podíl na reorganizaci celé křižovatky. Klíčovou roli při umístování výsledných pozic hrál výtah z nástupiště, který v návrhu zakomponovávám do jednoho z nárožních výškových domů na hlavní křižovatce. Se zbylými výstupy neuvažuji v dnešní podobě. V návrhu respektuji především pohyb pod zemí a samotný podchod metra pod Evropskou třídou. Přebudování a integrace výstupů z metra do nově navržené struktury považuji za žádoucí a nezbytné.

ŽELEZNIČNÍ STANICE

Nedílnou součástí rozvahy o této lokalitě je záměr zakomponovat vítězný návrh mezinárodní architektonické soutěže železniční stanice do návrhu. Vítězný návrh pochází z dílny architektonického studia IDHEA – doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváčka, Ph.D. Návrh reaguje na požadavky stanovené Správou železnic, státní organizace. Dle zadání vzniknou dvě nástupiště. První z nich bude pro koleje, které budou ve stanici končit ze směru letiště a města Kladna. Ta bude umístěna blíže původní železniční stanice.

Druhé nástupiště je pro koleje, které budou stanicí procházet a postupně zapouštět do podzemí. Tam se napojí na tunely pod Střešovicemi, směřujícími do Dejvic.

Stanice je tedy dělena do dvou úrovní. Úroveň je však více. Další úroveň je propojení pod zemí se stanicí metra Nádraží Veleslavín.

Poslední úroveň stanice je využití zelené střechy k aktivnímu pobývání. Ta má být spojnicí zeleného koridoru táhnoucímu se od Stromovky až do Liboce.

PŘEDPROSTOR NÁDRAŽÍ

Předprostor nádraží je uvažován jako obytná ulice. Charakterem je navržen jako pěší zóna, která musí pojmout chodce a cyklisty zároveň. Parter mnou nově navržené struktury by měl být orientován jak do Evropské třídy, tak právě směrem k nové budově stanice.



Ilustrační fotografie navrhovaného cílového charakteru předprostoru stanice.

NAPOJENÍ NOVÉ CYKLOTRASY

V trase Buštěhradské dráhy dojde k uvolnění koridoru pro cyklotrasu a pěší promenádu. Její napojení na území uvažuji v několika rovinách. V jedné přebírám možnost překonání území přes obytnou střechu nové stanice dle návrhu. Z hlediska pohybu cyklistů a případného většího cyklistického tranzitu v budoucnu spatřuji pohyb po střeše budovy jako nedostatečný. Proto pro cyklisty uvažuji i s možností překonání území předprostorem nádraží. Pro plnohodnotné zapojení cyklistů také do hlavní křižovatky navrhuji cyklistické pruhy, které by měly vymezit a zpřehlednit bezpečnější možnosti překonání Evropské třídy, než je tomu dnes.

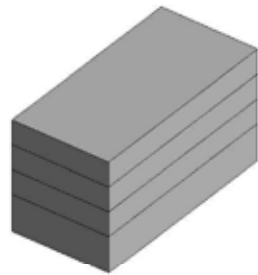
ZMĚNA UMÍSTĚNÍ TRAMVAJOVÝCH STANIC

Za důležité také považuji nové uspořádání tramvajových stanic, pro oba směry, naproti sobě. Při cestě do centra města by tak tramvaj neměla křižovatku přejíždět, ale zastavit před ní. Ostrovy jsou doplněny přechody a nově umístěnými vstupy do metra. Pohyb chodců při přestupu mezi jednotlivými druhy dopravy by tak měl být plynulejší a přirozenější, než dnes.

ÚROVŇOVÉ ZPRŮCHODNĚNÍ KŘIŽOVATKY

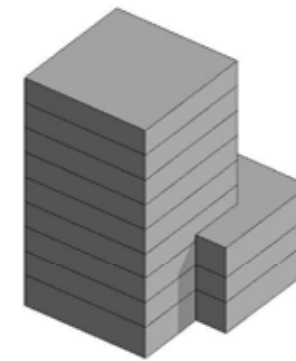
Křižovatku reorganizuji se začleněním tramvajových ostrovů. Ruším tříproudé řešení s odbočovacími pruhy v ose Evropské třídy. Zavádím do všech směrů křižovatky cyklopruhy a pro pěší pohyb doplňuji přechod tak, aby byla křižovatka ve všech směrech bezbariérová a průchozí.

Axonometrie hlavní křižovatky a navazujícího okolí



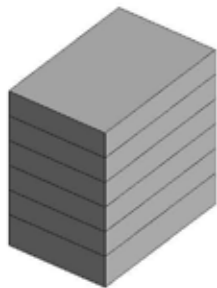
C.1 POLYFUNKČNÍ DŮM V PŘEDPROSTORU NÁDRAŽÍ

- vymezení Evropské třídy
- definice předprostoru železniční stanice
- počet podlaží: 4
- zastavěná plocha: 520 m²
- HPP celkem: 2080 m²
- parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s B.5, C.2 C.3



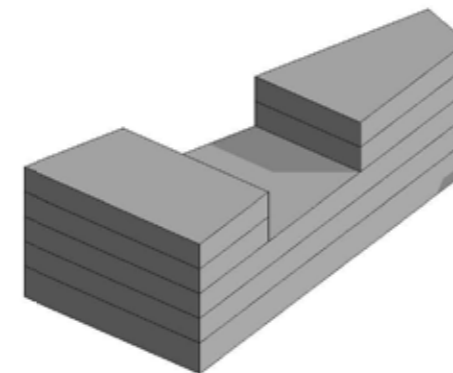
C.4 POLYFUNKČNÍ DŮM NA HLAVNÍ KŘÍŽOVATCE

- dominanta v místě hlavního dopravního uzlu (vymezení hierarchie)
- výstup z metra
- počet podlaží: 3 - 9
- zastavěná plocha: 607m²
- HPP celkem: 4220 m²



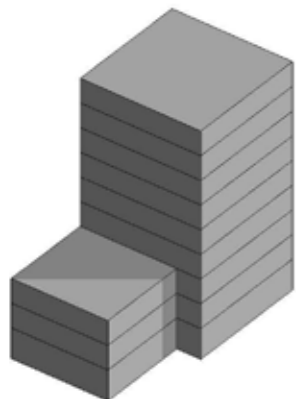
C.2 POLYFUNKČNÍ DŮM V PŘEDPROSTORU NÁDRAŽÍ

- vymezení Evropské třídy
- definice předprostoru železniční stanice
- počet podlaží: 6
- zastavěná plocha: 384 m²
- HPP celkem: 2304 m²
- parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s B.5, C.1, C.3



C.5 POLYFUNKČNÍ DŮM NAPROTI ŠKOLE

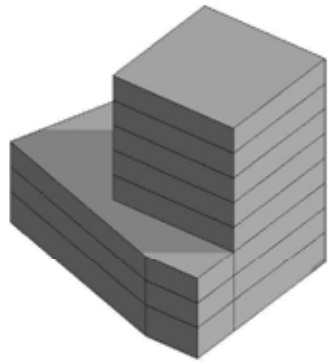
- vymezení Evropské třídy
- navázání na současnou uliční síť - ulice Na Luzích
- počet podlaží: 3 - 5
- zastavěná plocha: 1142 m²
- HPP celkem: 4880 m²
- parkování řešeno v podzemí objektu
- parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s B.7 a C.6



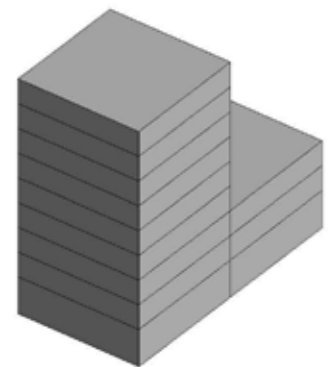
C.3 POLYFUNKČNÍ DŮM NA HLAVNÍ KŘÍŽOVATCE

- dominanta v místě hlavního dopravního uzlu (vymezení hierarchie)
- definice předprostoru železniční stanice
- výstup z metra
- počet podlaží: 3 - 9
- zastavěná plocha: 640 m²
- HPP celkem: 4320 m²
- parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s B.5, C.1, C.2

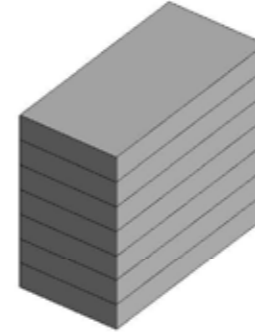
Axonometrie hlavní křižovatky a navazujícího okolí



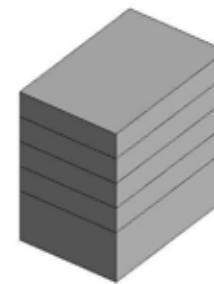
- C.6 POLYFUNKČNÍ DŮM NA HLAVNÍ KŘÍŽOVATCE
- dominanta v místě hlavního dopravního uzlu (vymezení hierarchie)
 - křížení ulic Evropské a Vokovické
 - tvorba uličního prostoru v návaznosti na Vokovickou školu - ulice V Nových Vokovicích
 - počet podlaží: 3 - 8
 - zastavěná plocha: 874 m²
 - HPP celkem: 4620 m²
 - parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s C.1 - C.3



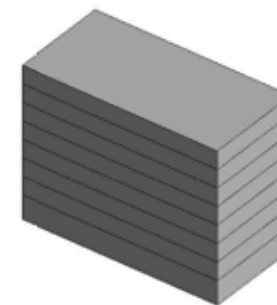
- C.7 POLYFUNKČNÍ DŮM NA HLAVNÍ KŘÍŽOVATCE
- dominanta v místě hlavního dopravního uzlu (stanovení hierarchie)
 - křížení ulic Evropské a Vokovické
 - počet podlaží: 3 - 9
 - zastavěná plocha: 720 m²
 - HPP celkem: 4560 m²
 - parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s C.8 a C.9



- C.8 POLYFUNKČNÍ DŮM
- vymezení Evropské třídy
 - vymezení ulice K Červenému vrchu
 - počet podlaží: 7
 - zastavěná plocha: 520 m²
 - HPP celkem: 3560 m²
 - parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s C.7 a C.9



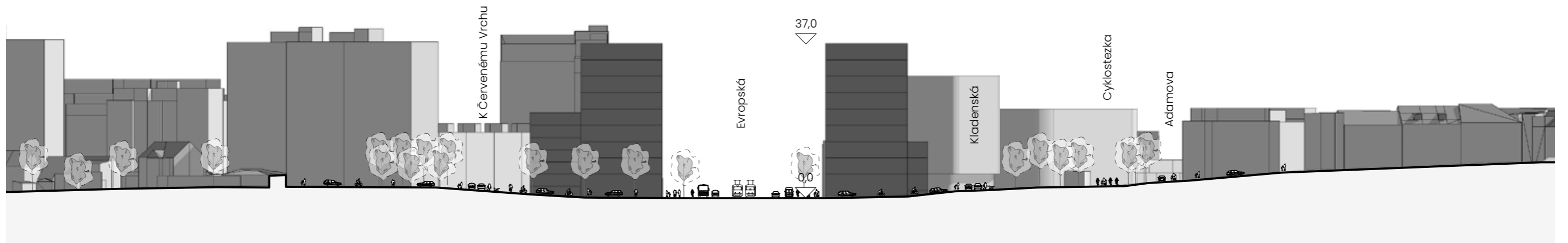
- C.9 POLYFUNKČNÍ DŮM
- vymezení Evropské třídy
 - vymezení ulice K Červenému vrchu
 - počet podlaží: 5
 - zastavěná plocha: 384 m²
 - HPP celkem: 1920 m²
 - parkování řešeno ve sdruženém podzemním provedení společně s C.7 a C.8



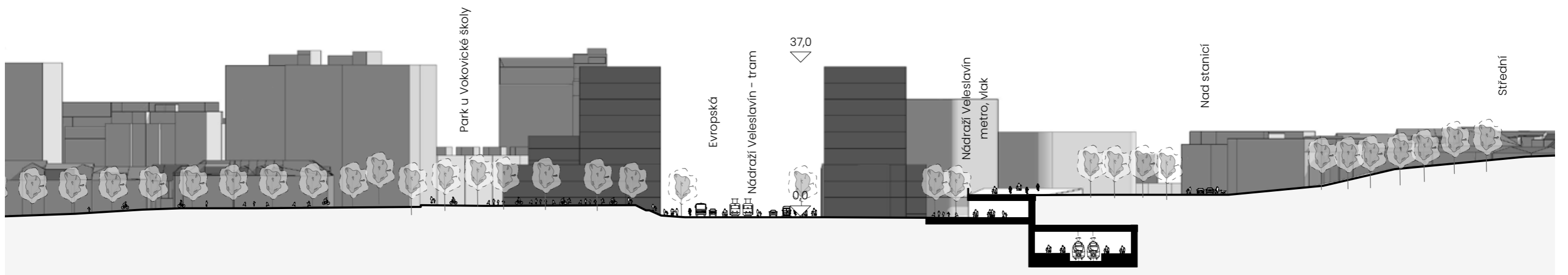
- C.10 BYTOVÝ DŮM
- vymezení Evropské třídy
 - vymezení ulice K Červenému vrchu
 - počet podlaží: 8
 - zastavěná plocha: 520 m²
 - HPP celkem: 4160 m²
 - parkování řešeno v podzemí objektu

Situace křižovatky a navazujícího okolí





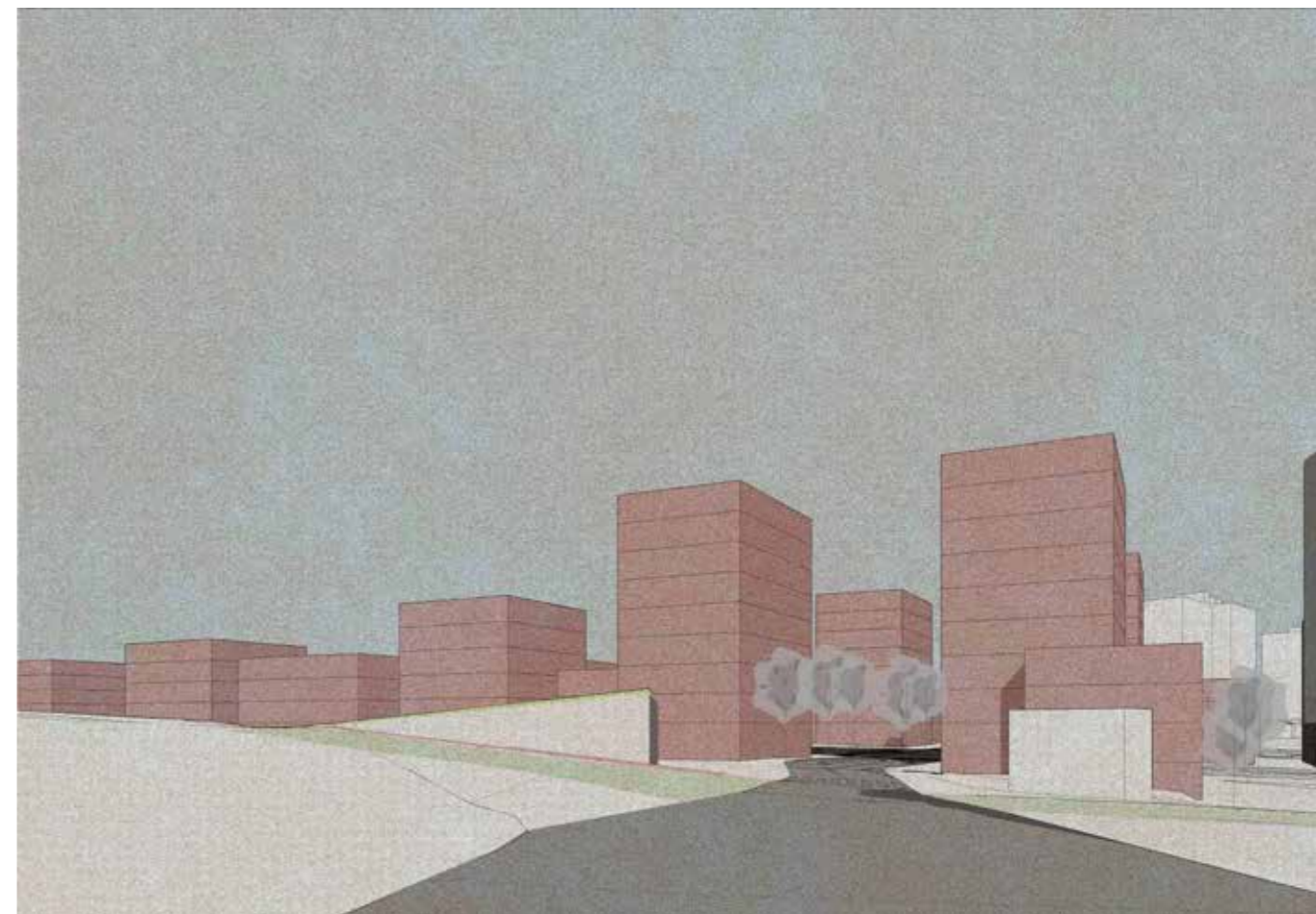
ŘEZ HLAVNÍ KŘIŽOVATKOU EVROPSKÁ-VOKOVICKÁ-VEESLAVÍNSKÁ I POHLED DO MĚSTA 1:1000



ŘEZ ULICÍ V NOVÝCH VOKOVICÍCH A BUDOVOU NÁDRAŽÍ I POHLED DO MĚSTA 1:1000



SOUČASNOST - pohled z ulice Veleslavínská směrem na hlavní křižovatku



NÁVRH - pohled z ulice Veleslavínská směrem na hlavní křižovatku



SOUČASNOST - pohled z ulice Vokovická směrem na hlavní křižovatku



NÁVRH - pohled z ulice Vokovická směrem na hlavní křižovatku

Závěr

Shrnutí

U Divoké Šárky, konkrétně u stanice Nad džbánem, jsem vyrůstal od svých čtyř let. K místu mě pojí velmi silné pouto. V průběhu dospívání jsem křížem krážem prolézal v okolí všelijaká zákoutí, u hotelu Krystal a v Divoké Šárce se učil jezdit na kole apod. Před očima se mi území v okolí Nádraží Veleslavín postupně proměňovalo. Z křižovatk vytvořené převážně čerpacími stanicemi a zbytky původní zástavby u nádraží do dnešní podoby. Velkým zlomem pro současný stav území bylo prodloužení linky A. Po jejím dokončení jsem už byl studentem FA ČVUT a na základě zkušeností ze školy jsem již v té době pozoroval velké nedostatky v realizaci a v prohloubení v té době aktuálních problémů místa. Mezitím jsem se z místa odstěhoval, ale průběžné návštěvy rodinného hnízda ve mě po cestě skrze místo stále probouzely otázku „Co s tím?“.

Na otázku „Co s tím?“ jsem se snažil najít odpověď v této práci – vizí. Po jejím dokončení, bez ohledu na vyslovený a navržený osobní názor na místo, obecně platí, že hranice měst je nutné artikulovat. Je žádoucí jasně stanovovat místa zastavěná, člověkem utvářená, a místa utvářená přírodou. Dnes se otázka urbanizace krajiny a její enormní zastavování čím dál tím více objevuje ve veřejné diskuzi, ale i přesto je stále možné pozorovat neustále probíhající zabírání, například zemědělské půdy, pro účely výstavby. Tomuto aspektu samozřejmě přispívá mnoho socioekonomických otázek, jako je dostupnost bydlení při jeho současných cenách ve městě. O to větší zodpovědnost při nakládání s územím uvnitř města musíme projevovat při jeho přetváření a utváření.

Diplomní projekt je tak snahou o odpovědný přístup k zastavitelnému území města a snažím se tím přispět k možné diskuzi o novém směřování a nastartování celé lokality. Myslím, že pro dnešní dobu je typická absence vizí. Občas mám dojem, že žijeme v době neustálého udržování současného, ale chybí rozvoj. Osobně pozoruji ohledně vizí neustálé zlepšování prezentací v oblasti výstavby ve městě díky organizacím jako Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Ale i tak je dle mého názoru diskuze o vizích pro město 21. století ve veřejném prostoru nedostačující. Doufám tedy, že práce je ve světle výše zmíněného dostačujícím nástrojem k prezentaci takových vizí.

Občany České republiky je téměř jakákoliv stavební činnost vnímána negativně, přinejmenším velmi citlivě. O to větší důraz musí klást profese architektů, urbanistů aj. na důsledné vysvětlování a informování veřejnosti s globálními dopady v případě zachování takového přístupu. Naše profese musí projevovat větší snahu při prezentaci vizí a komunikaci s veřejností, abychom mohli v budoucnu směřovat k cíli udržitelnosti a souladu s okolním světem. Proto doufám, že tato práce je v porovnání s výše zmíněným takovým nástrojem k prezentaci podobných vizí.

V práci jsem se snažil především určit pomyslné vně a uvnitř pro Prahu na západním okraji při výjezdu z města. Stanovit hranice, a tím určit i dominanty lokality, kterými se přirozeně stávají místa s velkým tokem pohybu, zejména při křížení.

Reakcí na místo však není pouze snaha místo zahustit, Je to také snaha o reakci na fenomén topografie, tedy tvaru zemského povrchu a indentifikaci s ním. Toto téma především reprezentuje Litovický potok, Petřínský masiv a promenádu po Buštěhradské dráze směrem do centra města.

Práce rozhodně není snahou o definitivní artikulaci jako jediné možnosti pro toto místo. Je logicky artikulací mnou vnímaných potenciálů a příležitostí.

O ČEM JSEM NEPSAL A PROČ?

V jednotlivých dílech jsem se částečně vyjádřil k funkčnímu využití objektů. Spíše než stanovení funkčního využití navržených objektů jsem chtěl popsat alespoň v krátkých bodech důvod každé konkrétní stavby v návrhu a její vztah k celku. Tam, kde jsem to považoval za žádoucí, jsem objekt určil jako bytový, ale zbylé domy jsou nazvané obecně polyfunkční. Nechci tedy říkat, že před železniční stanicí není možné bydlet apod. Samotné funkční využití jednotlivých domů by mělo jít přirozenou cestou diskuze a poptávky v místě.

Dalším aspektem, kterému se věnuji pouze zmíenkami, je parkování, jež popisují řešením společně s objektem X a Y. Uvažuji totiž s rozvojem lokality v jednotlivých etapách, které by mělo rozdělovat právě řešení parkování. Veřejný prostor a finance mi přijdou příliš cenné na to, aby každý objekt měl samostatný vjezd a samostatné garáže.

Zdroje:

Data:

Mapové podklady:	Mapy.cz , Google Earth Pro
Digitálně technické podklady:	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy https://www.geoportalpraha.cz/cs/data/otevrena-data/seznam
Technické Normy:	ČSN 73 6101_Projektování silnic a dálnic ČSN 73 6102_Projektování křižovatek na pozemních komunikacích ČSN 73 6425-1_Autobusové, trolejbusové a trmvajové zastávky
Další technické předpisy a vyhlášky:	Pražské stavební předpisy – Nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky stavby v hlavním městě Praze (pražské stavební předpisy) ve znění nařízení č. 14/2018 Sb. HMP Manuál tvorby veřejných prostranství hl. města Prahy
Železnice a nová stanice:	https://www.idhea.cz/cs/projekty/nadrazi-veleslavin/
Voda jako termostat:	http://cestyvenkova.cz/index.php?id=108
Leninova třída:	https://vikend.ihned.cz/c1-65948670-ve-jmenu-lenina-vypatrali-jsme-jaky-osud-mely-byvate-leninovy-tridy-a-namesti-v-cesku
Hotel Krystal:	https://iforum.cuni.cz/IFORUM-16188.html
Litovický potok:	http://www.praha-priroda.cz/vodni-plochy-a-potoky/vodni-toky/litovicko-sarecky-potok/ revitalizace-a-opravy-na-litovicko-sareckem-potoce/ otevreni-u-obory-hvezda/

Fotografie:

Literatura:

Tomáš Valena , *MĚSTO A TOPOGRAFIE*, Praha: Národní technické muzeum, 1991 , Tisk AZ

Tomáš Hudeček, Martin Dlouhý, Pavel Hnilička, Lucie Leňo Cutáková, Michal Leňo, *HUSTOTA A EKONOMIKA MĚST*,
© ČVUT – Masarykův ústav vyšších studií, 2018 © Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2018
© Pavel Hnilička Architekti, s. r. o., 2018, Graphic design © Martin Odehnal, 2018 , ISBN 978-80-87931-76-9 (PDF)

City of Zurich Building Authority, Jeremy Hoskyn, Tanja Reimer, Lada Blazevic, Barbara Schrag, Jutta Horton, Julia Thorson, *FLOOR PLAN MANUAL*, Edition Hochparterre, 2020, Second edition, ISBN 978-3-909928-59-0

Jan Jehlík, *RUKOVĚT URBANISMU: architektura poznávání a navrhování prostředí*. Praha: Ausdruck Books, 2016. ISBN 978-80-260-9558-3

*Poděkování za odborné vedení práce patří
doc. Ing. arch. Borisi Redčenkovi a Ing. arch. Vítězslavu Dandovi.*

*Za podporu a důvěru děkuji své rodině a přátelům. Dále také patří
dík psici Beky, která se se mnou vždy věrně a ochotně účastnila
terénních průzkumů. Děkuji také všem, které jsem nejmenoval a
pomohli mi na cestě k této práci ať už to bylo jakkoliv.*

*Jak kdysi pravil Pontius Pilatus, tak i já závěrem dodávám pouhé
Co jsem napsal, napsal jsem.*

Praha, květen 2021

