

# 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  
Koncept návrhu  
Návrh funkčního uspořádání  
Městské plochy a prostory  
Pohyb a doprava v území  
Axonometrie celku  
Situace celku  
Řez  
Vizualizace

### Díl I: Oblast hotelu Krystal

Současný stav  
Navrhovaný stav – axonometrie  
Vizualizace  
Situace  
Řez

### Díl II: Nový Veleslavínský park

Současný stav  
Navrhovaný stav – axonometrie  
Vizualizace  
Situace  
Řez

### Díl III: Nové centrum lokality

Současný stav  
Navrhovaný stav – axonometrie  
Vizualizace  
Situace  
Řez

### Díl IV: Křižovatka ulic

Současný stav  
Navrhovaný stav – axonometrie  
Vizualizace  
Situace  
Řez

### 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 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.*

*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 elektromobility 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 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: 2021/2022 | zimní semestr  
obor: Architektura  
ústav: 15118 Ústav nauky o budovách  
vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Boris Redčenkov

téma diplomové práce:  
viz přihláška na DP (Velešlavín – západní vstup do města)

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

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

2/

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

Přesný stavební program je součástí diplomové práce a bude se odvíjet od výsledku 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 adekvátním měřítku pro soubor staveb/urbanismus)
- návrhová situace (v adekvátním měřítku pro soubor staveb/urbanismus)
- charakteristické řezy vybraných celků v měřítku 1:200 (v adekvátním alternativním měřítku)
- charakteristické půdorysy vybraných celků v měřítku 1:200 (v adekvátním alternativním měřítku)
- charakteristické pohledy vybraných celků v měřítku 1:200 (v adekvátním alternativním měřítku)
- celkové a další vizualizace, axonometrie

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- model
- 2x portfolio
- poster
- CD dle požadavků FA ČVUT

Datum a podpis studenta

15.09.2021

Datum a podpis vedoucího DP

15.09.2021

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

15.9.2021

08-10-2021

## ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Ondřej Lebeda

AR 2021/2022, 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 Velešlavín se nachází při západním okraji Prahy. Pro tuto lokalitu je typická její rozstříženost 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 Velešlavín 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

06.01.2022

podpis autora-diplomanta

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

Koncept návrhu



## Vymezení 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 regulativů 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 pěších cest a napojením na uliční prostranství okolních lokalit. Podstatnou část lokality tvoří veřejně nepřístupné zahrádkové osady.



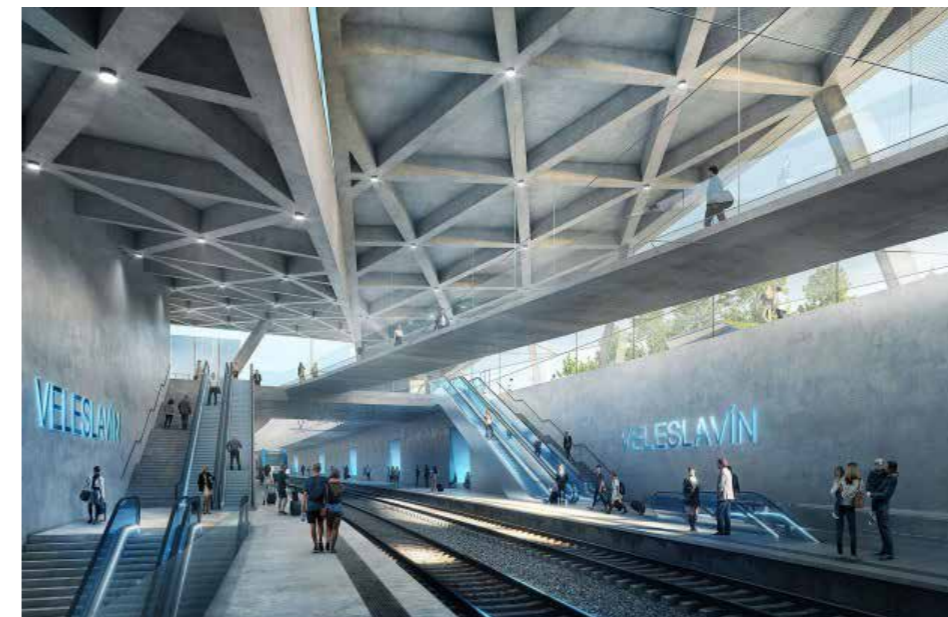
## Nová železniční stanice

Podoba nové železniční stanice Veveslavín 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. Dalibora 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, 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 – nahladu, 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 podobná. Výškové rozdíly mezi jednotlivými objekty jsou definovány morfologií místa.

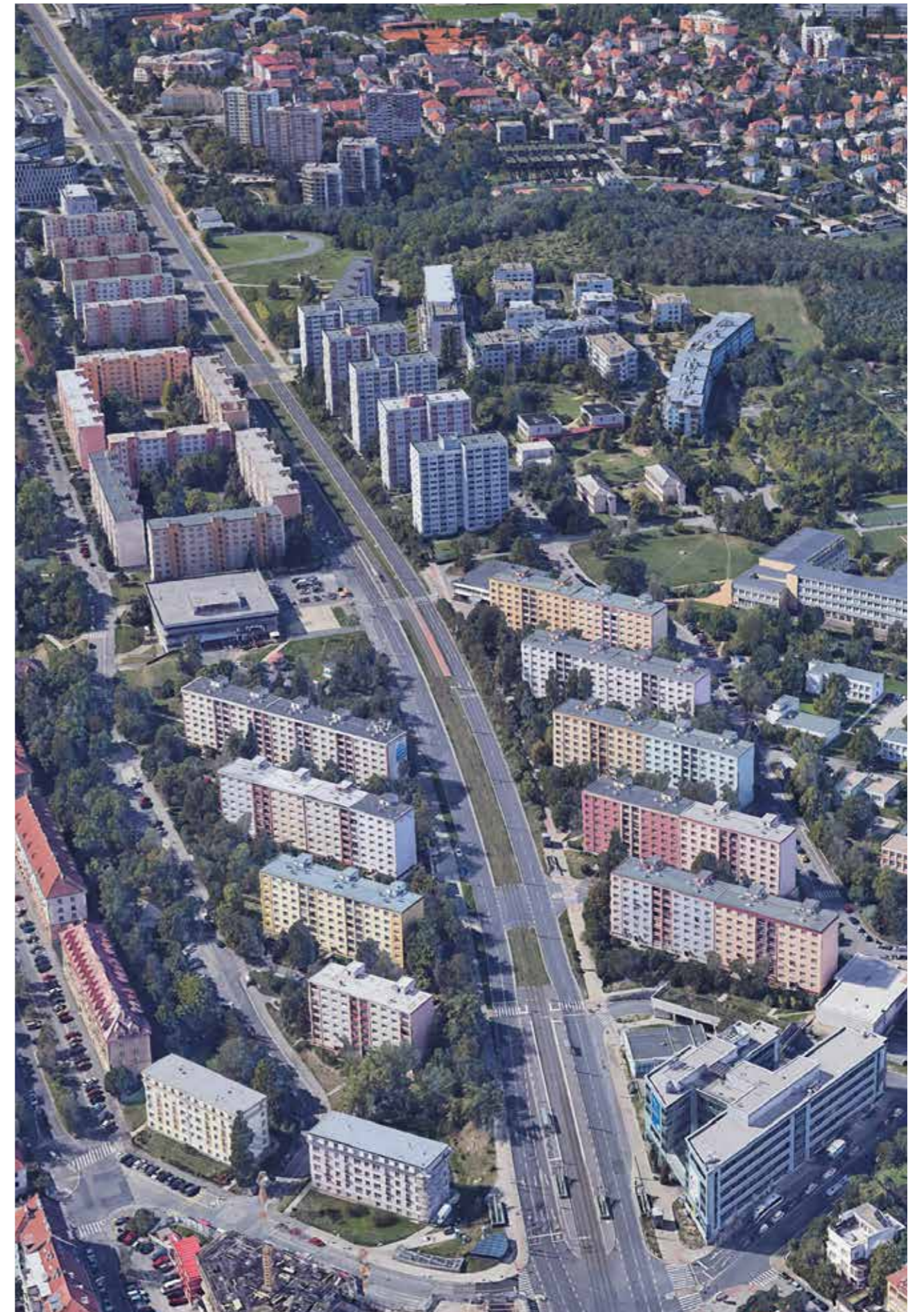


Evropská třída v Praze v 70. letech dnes na Červeném Vrchu. Dříve Leninova třída. Zdroj: ČTK



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

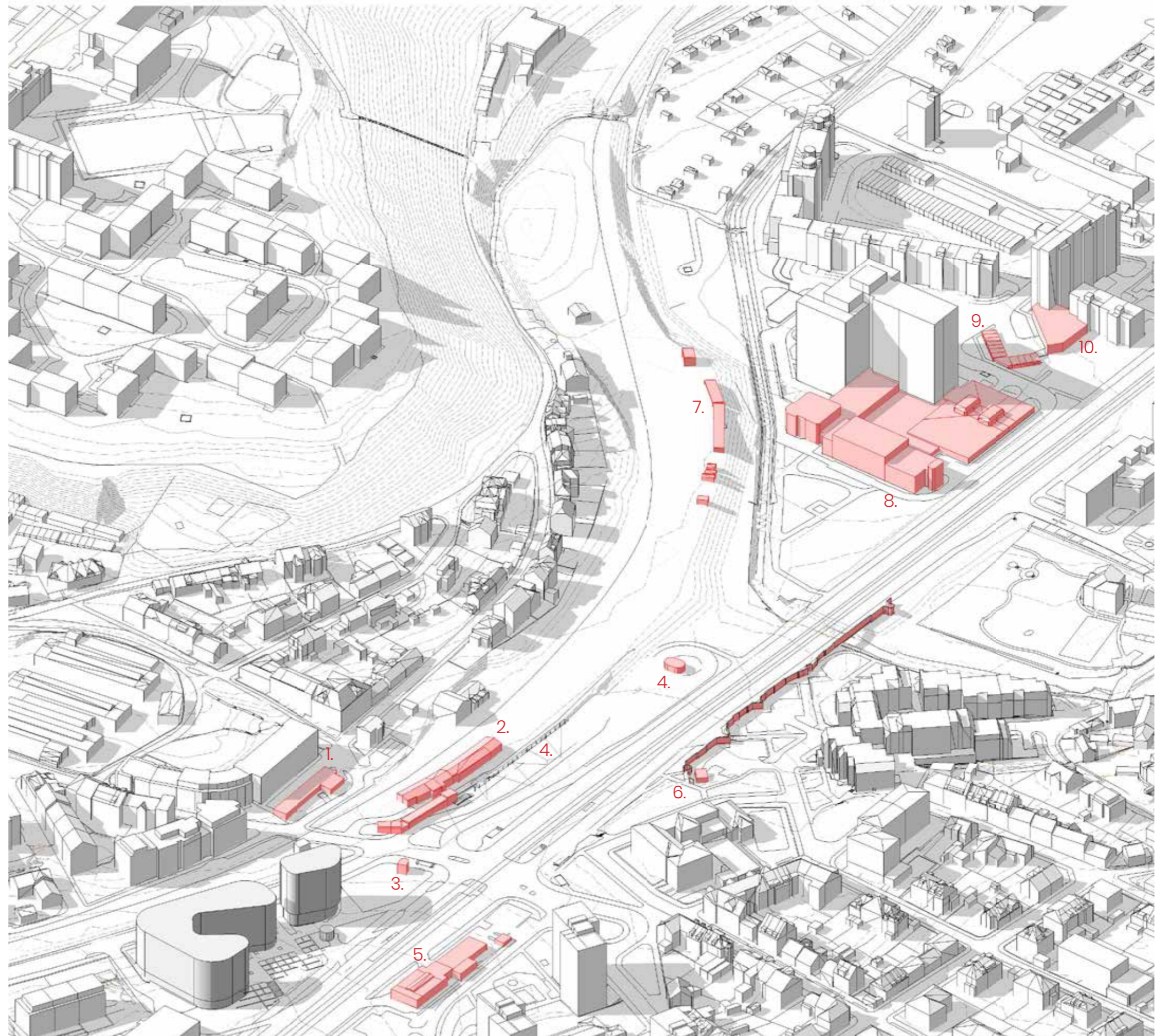
- navrhuji asanovat přízemí části komplexu hotelu
- získá celkem 5870 m<sup>2</sup> zastavěné plochy

### 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 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.

## VYMEZENÍ

Vymezení struktury je dáno zejména vztahem k současné uliční síti v území, návaznosti na nově zamýšlený středobod lokality v místě, mezi nově plánovanou železniční stanicí Veleslavín a Vokovickou školou. Tato nová spojnice by měla být jakýmsi „švem“, který s pomocí dalších elementů jako je pěší lávka, nová dopravní křižovatka a přebudování silničního mostu Evropské třídy v místě nad potokem, pomůže „sešít“ dnes stále rozdělenou městskou strukturu ze dvou částí do jedné.

## 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. Objekt je brána.

Tento pomyslný objekt, bránu (totem) navrhuji v podobě struktury, která lemují tok energií – propojení jednotlivých směrů toků.

Hlavním centrem dění (totemem) má být předprostor nové železniční stanice ve spojení s budovou vokovické školy. Tam má v budoucnu docházet k největšímu prolínání toků všech druhů dopravy.

Doplněná struktura reaguje na přechod mezi různými druhy zástavby a dokončuje tak oblast kolem hotelu Krystal, před novou železniční stanicí, ale také dále za hlavní křižovatkou, kde doplňuji strukturu podél Evropské třídy a dokončuji její definici současnou hybridní strukturou, na kterou dále navazuje dřívější modernistická zástavba nebo realizace kancelářského komplexu z nedávné minulosti.

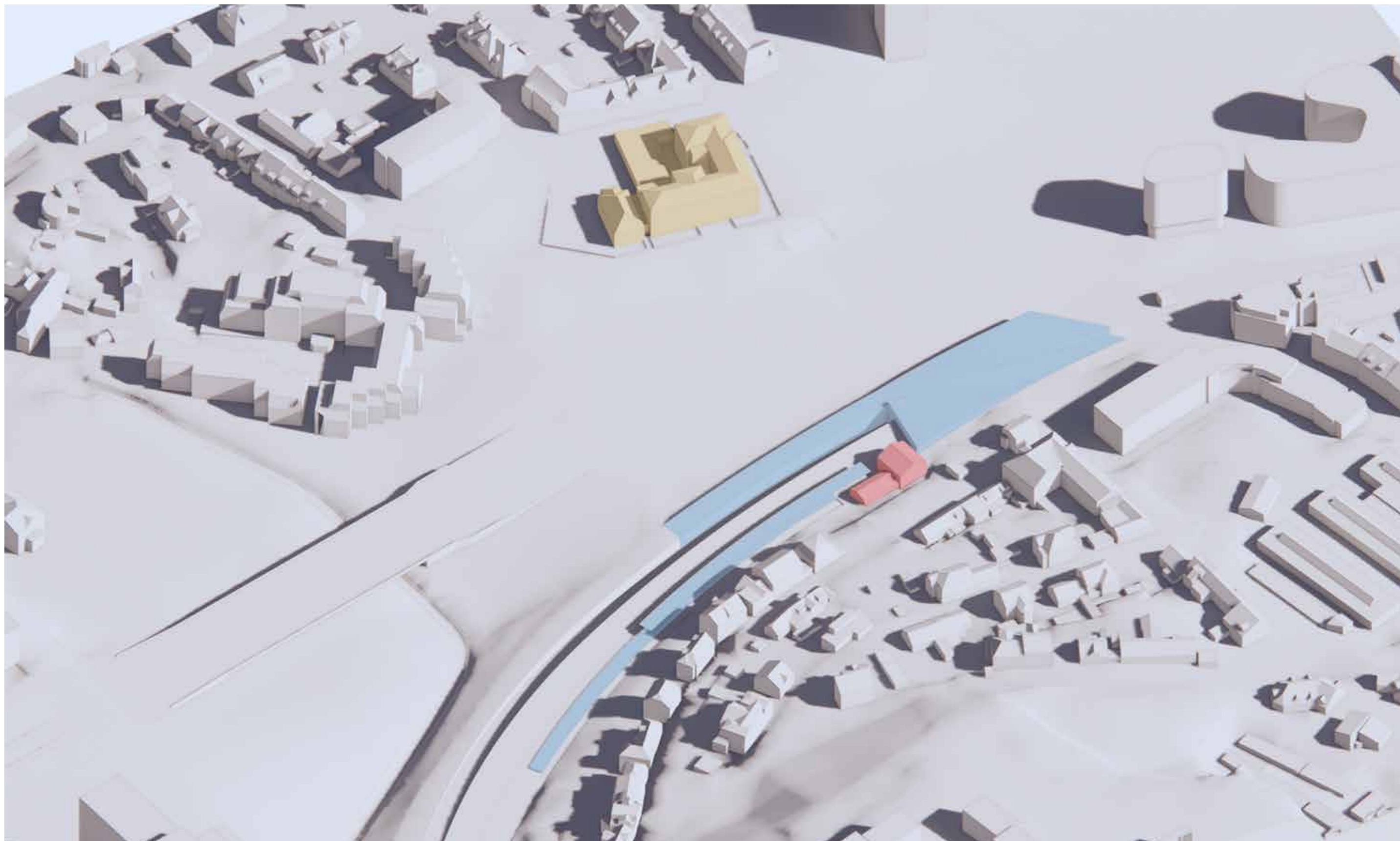




## Koncept návrhu

VZTAH DVOU LOKALIT - FUNKCÍ

Po demolici nevyhovujících objektů do území vstupují výrazně dvě budovy/funkce. Jedná se o školu, která reprezentuje vzdělání - kulturu a novou železniční stanici, která je reprezentací dopravy - energie.

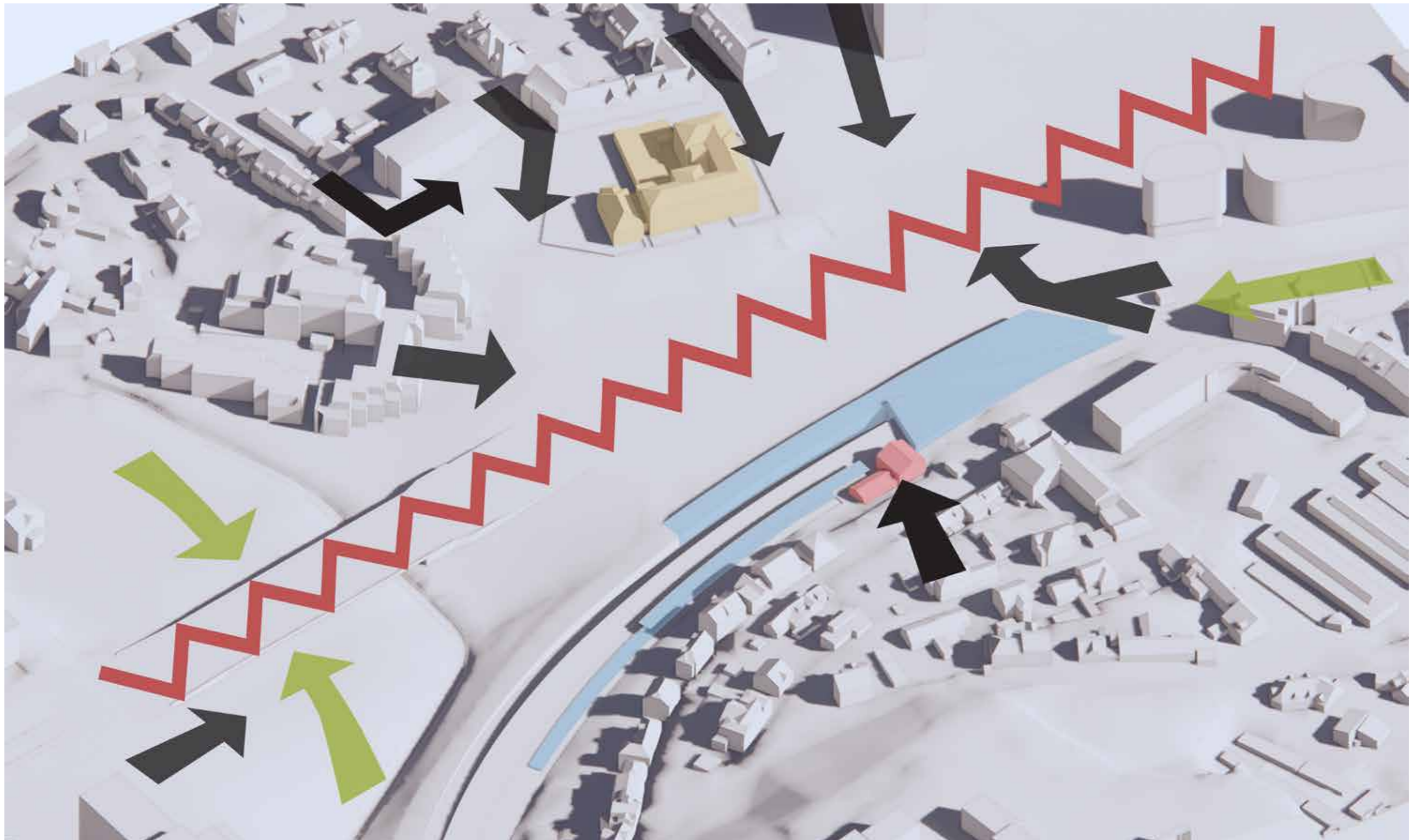




## Koncept návrhu

### BARIÉRA

Územím prochází exponovaná dopravní tepna, která předěluje přirozený pohyb územím a rozděljuje také systém městské zeleně.

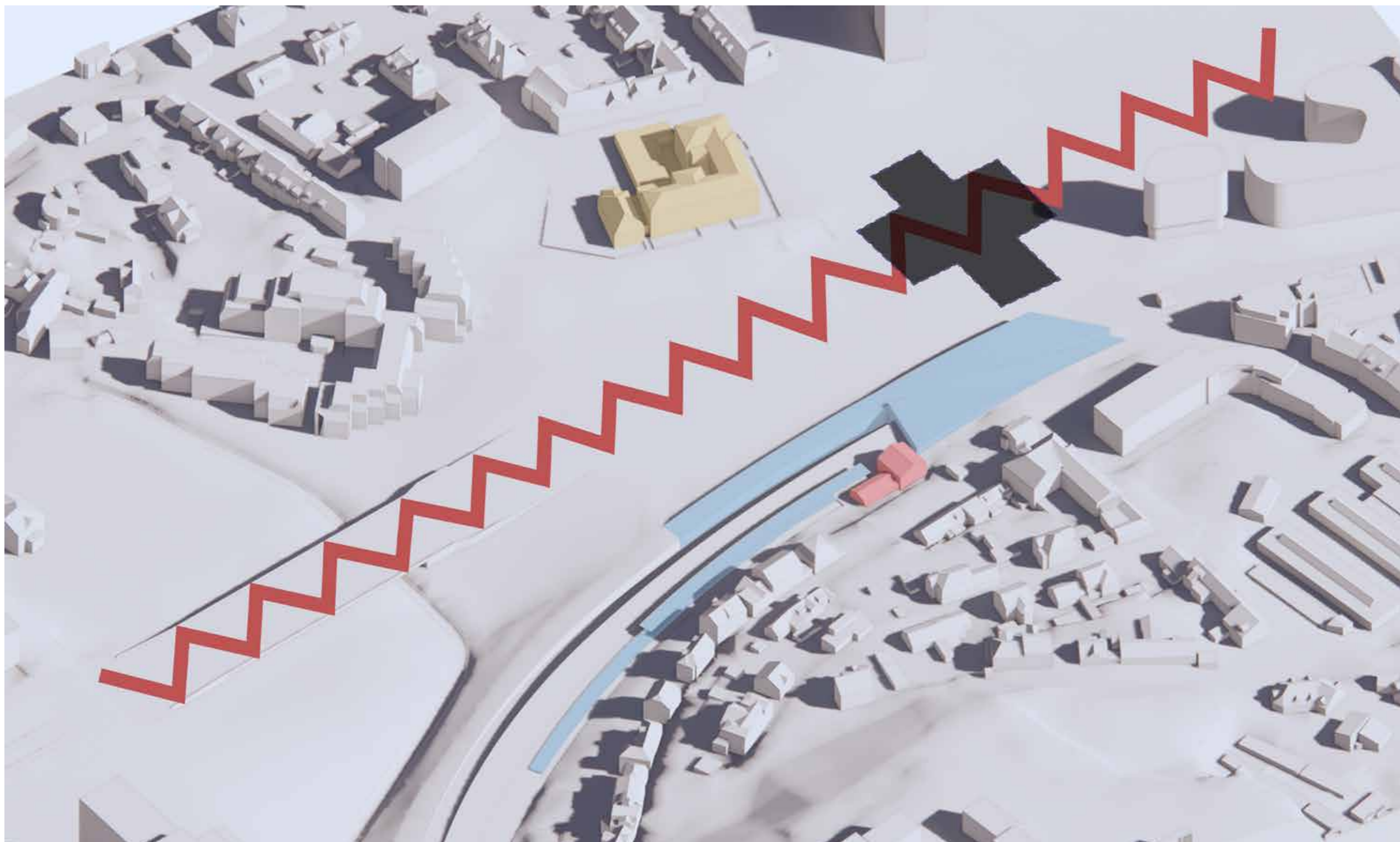




## Koncept návrhu

### SOUČASNÉ TĚŽISTĚ V ÚZEMÍ

Pomyslným těžištěm je v současnosti přetížená dopravní křižovatka, která má pouze funkci dopravně-obslužnou a není schopna v tuto chvíli nabídnout plnohodnotné městské kvality.





## Koncept návrhu

NOVÉ TĚŽIŠTĚ V ÚZEMÍ

Navrhuji využití vztahu mezi dvěma významnými body v území ke stanovení a provázání lokality v novém místě mezi Vokovickou školou a novou železniční stanicí Veleslavín.

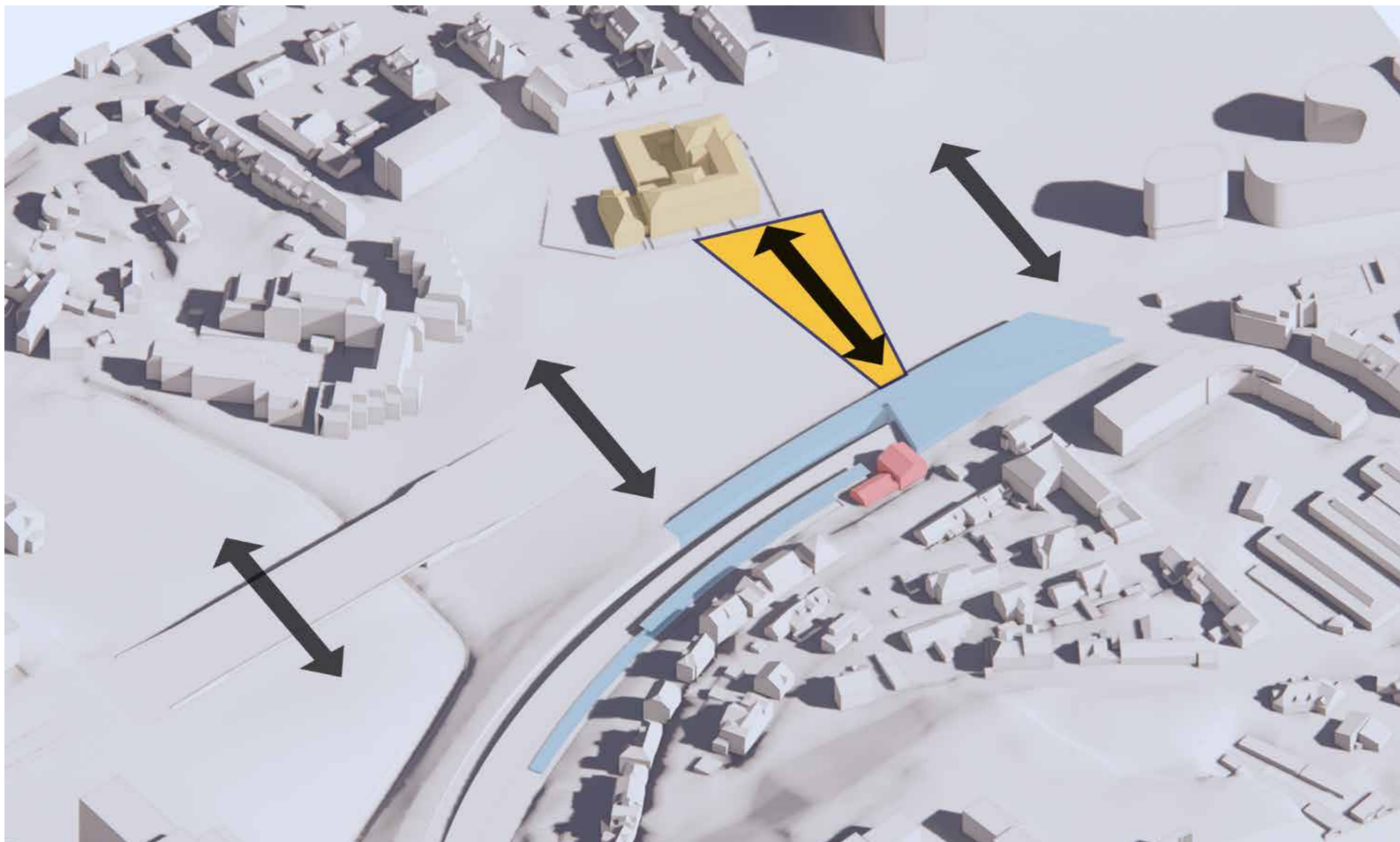




## Koncept návrhu

### CELKOVÝ ZÁMĚR

Návrh předpokládá provázání území v maximálním rozsahu. Mělo by tedy dojít k větší nabídce možností pohybu skrze území a ke scelení dvou rozdělených struktur. Centrum mezi školou a železniční stanicí.





## Koncept návrhu

PROSTUPNOST

Návrh navazuje na současnou uliční síť, propojuje přetnuté historické spojnice a definuje nové.





## Koncept návrhu

### SYSTÉM MĚSTSKÉ ZELENĚ

Místo nabízí jinde v Praze neobvyklou možnost propojení několika přírodních ploch jedním parkem.

Díky propojení může dojít k provázání Obory hvězda, parku Stromovka, Divoké a Tiché šárky.





## Koncept návrhu

### VYMEZENÍ ZÁKLADNÍ STRUKTURY

Propojením jednotlivých směrů pohybu územím dochází ke stanovení základního členění nové městské struktury.





## Koncept návrhu

STANOVENÍ NOVÉ MĚSTSKÉ STRUKTURY

Novými propojeními stanovují městskou strukturu. Nově definují centrum a propojují nový Veleslavínský park pod dopravním mostem s oborou ve Vokovicích.





# Návrh funkčního uspořádání v území

PRVNÍ VRSTVA - PARTER





# Návrh funkčního uspořádání v území

DRUHÁ VRSTVA - OFFICE A HOTEL





# Návrh funkčního uspořádání v území

KONEČNÁ VRSTVA - BYDLNÍ

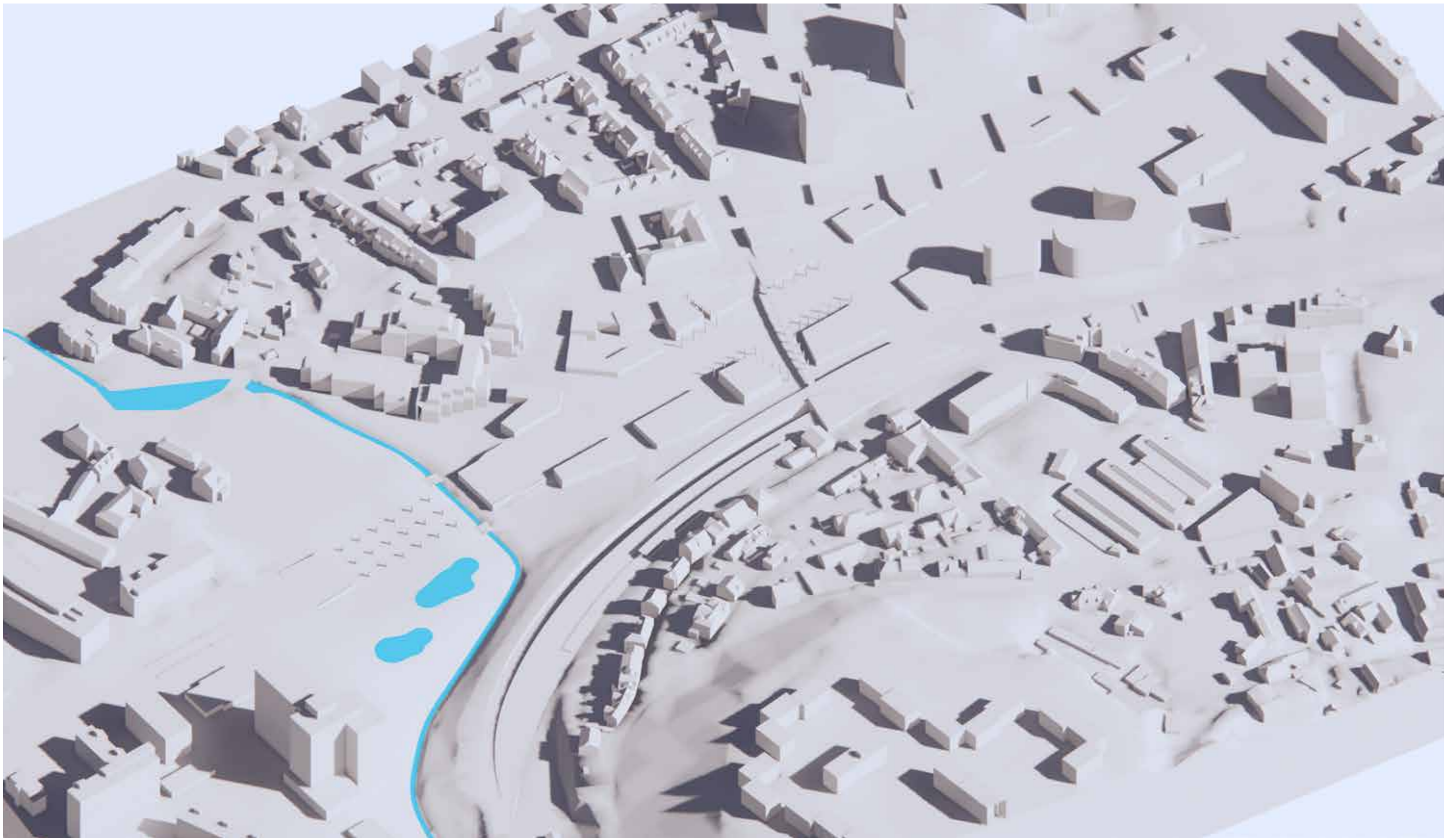




## Městské plochy a prostory

VODA V KRAJINĚ

Litovický potok a k němu doplněné parkové vodní plochy

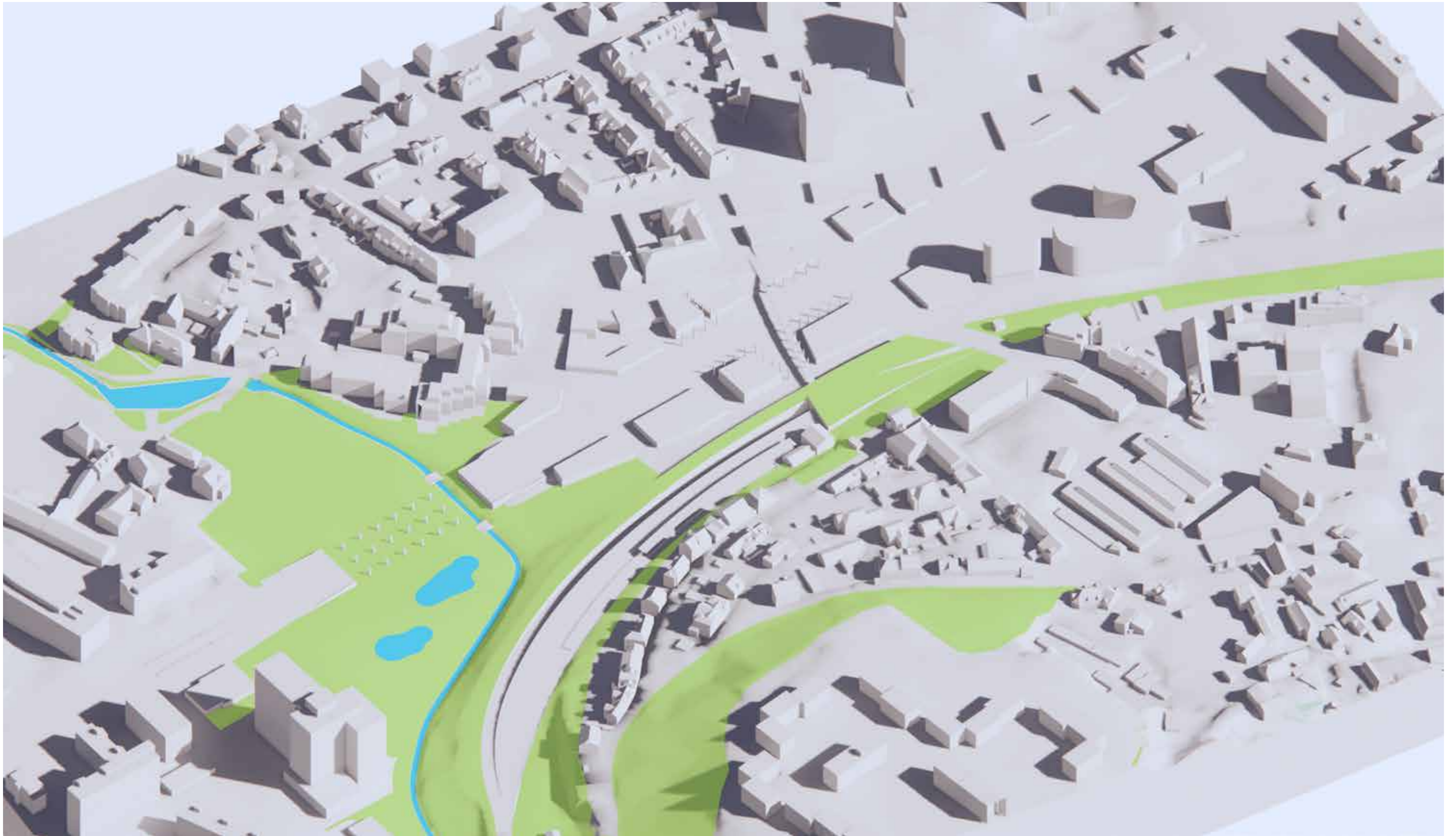




## Městské plochy a prostory

SYSTEM MĚSTSKÉ ZELENĚ

Nový Veleslavínský park propojený s petřínským masivem a novou zelenou magistrálou, která vede směrem do centra až do parku Stromovka. Vznik spojení Obory Hvězda - Stromovky a Divoké/Tiché Šárky.





## Městské plochy a prostory

PLOCHY A PROSTORY V NAVRŽENÉ STRUKTUŘE

Návrhem nové městské struktury vznikají nebo jsou dotvořeny plochy jako nové těžiště území | vnitrobloky | prostor před školou | doplňkové menší parky | sportovní a rekreační plochy





## Městské plochy a prostory

NOVÉ SPOJNICE

Propojení cyklostezkami a pěšími cestami. Jedná se především o cyklo i pěší magistrálu z centra přes střechu nové železniční stanice Veleslavín, ale také o navázání na ulici José Martího-Kladenská.





## Městské plochy a prostory

PŘEHLED CELKU

Zobrazení všech nově vzniklých nebo dotvořených prostor a ploch.





## Pohyb a doprava v území - PĚŠÍ POHYB





## Pohyb a doprava v území - VĚŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA





## Pohyb a doprava v území - CYKLISTICKÁ DOPRAVA



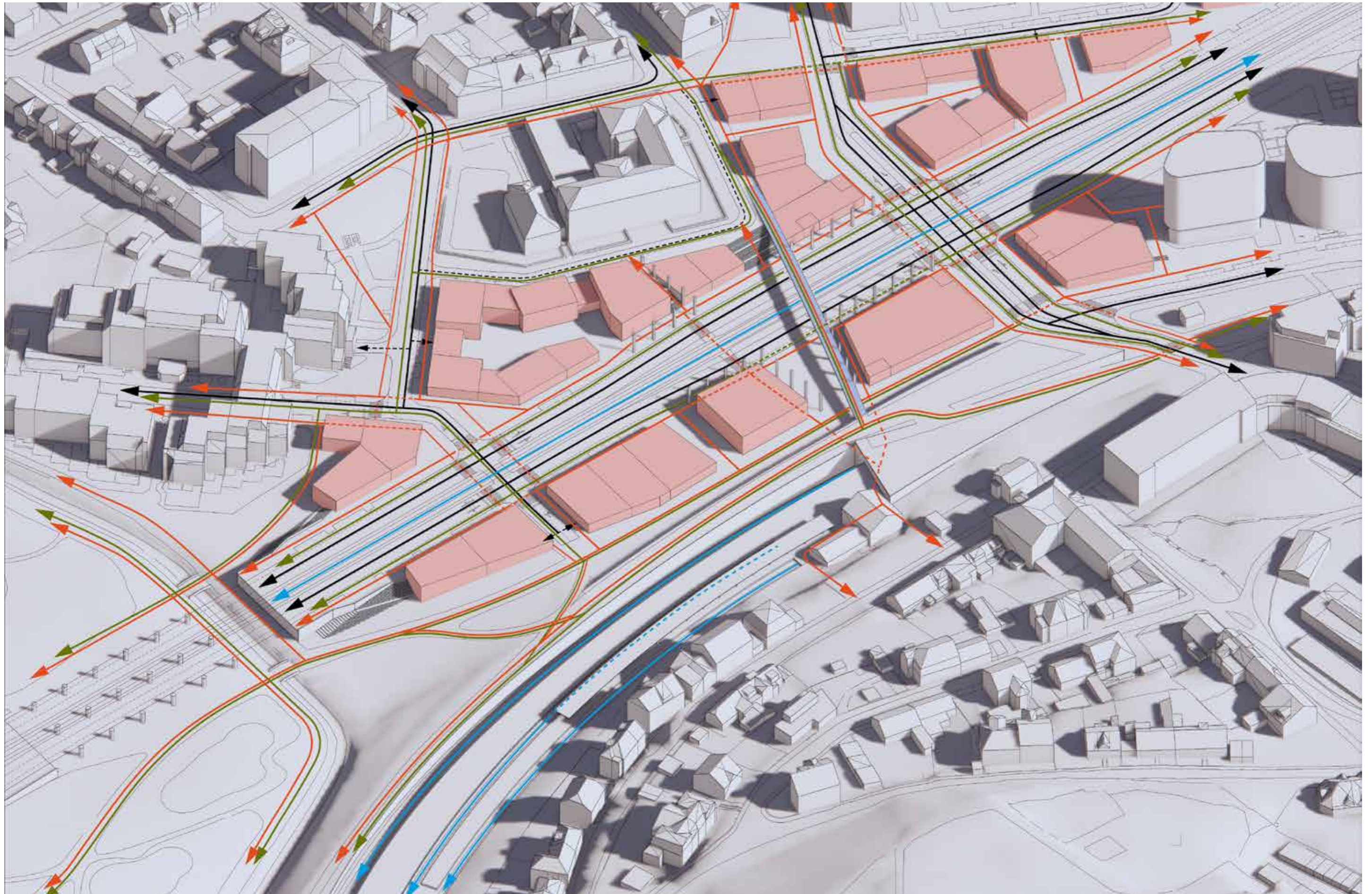


## Pohyb a doprava v území - AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA





## Pohyb a doprava v území - CELKOVÝ PŘEHLED





# Axonometrie celku





# Situace celku







ŘEZ - HLAVNÍ TŘÍDOU EVROPSKÁ





Vizualizace - pohled z Evropské třídy směrem do centra Prahy





Vizualizace - nové centrum Veleslavína a Vokovic





Vizualizace - prostor kolem nově budovaného přemostění Litovického potoka



Díl I: Oblast hotelu Krystal



## 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. S potenciálem rozvoje komplexu 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 m<sup>2</sup> získanou při asanaci nízkopodlažních budov navrhuji přeměnit do návrhu doplnění městské struktury v okolí hotelu a zbylou plochu přidružit k parkové části a rozšířit tak zamýšlený rozsah parku.

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

### POTOK DNES V OKOLÍ HOTELU

Dnes Litovický potok prochází pod ostrohem „Petřínského 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.





## Axonometrie hotelu Krystal

### NÁVRH

První detailnější oddíl návrhu se týká především doplnění městské struktury v okolí hotelu Krystal a dotvoření tak pomyslného městského bloku. Dále je v návrhu také uvažováno se sanací hotelového komplexu a dotvoření dalšího vstupu do hotelu směrem do města - tedy s orientací do parku. Návrh obsahuje jak služby v parterech domů, tak bytové domy. Doplní jeden parkovací dům jako náhradu za sanované objekty hotelu Krystal. Tím tak může vzniknout nabídka P+R s návazostí na tramvajovou dopravu.

### DOPRAVA - POHYB

Cesty navrhuji dle předpokládané intenzity a významu pohybu v jejich stopě.

### SILNICE

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

### NOVÉ TRAMVAJOVÉ ZASTÁVKY

K nové struktuře navrhuji, z důvodů nevyhovující docházkové vzdálenosti, doplnění novou tramvajovou stanicí. Její smysl bude podpořen revitalizací Hotelu Krystal, doplněním struktury pro bydlení a přilehajícím parkovacím domem. Dále bude také stanice dobře využívána při nástupu nebo výstupu do nového Veleslavínského parku.

### 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-Veleslavín.

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.







Vizualizace - prostor před vstupem do Hotelu s reorganizací parkoviště



## Situace hotelu Krystal a Nového Veleslavínského parku

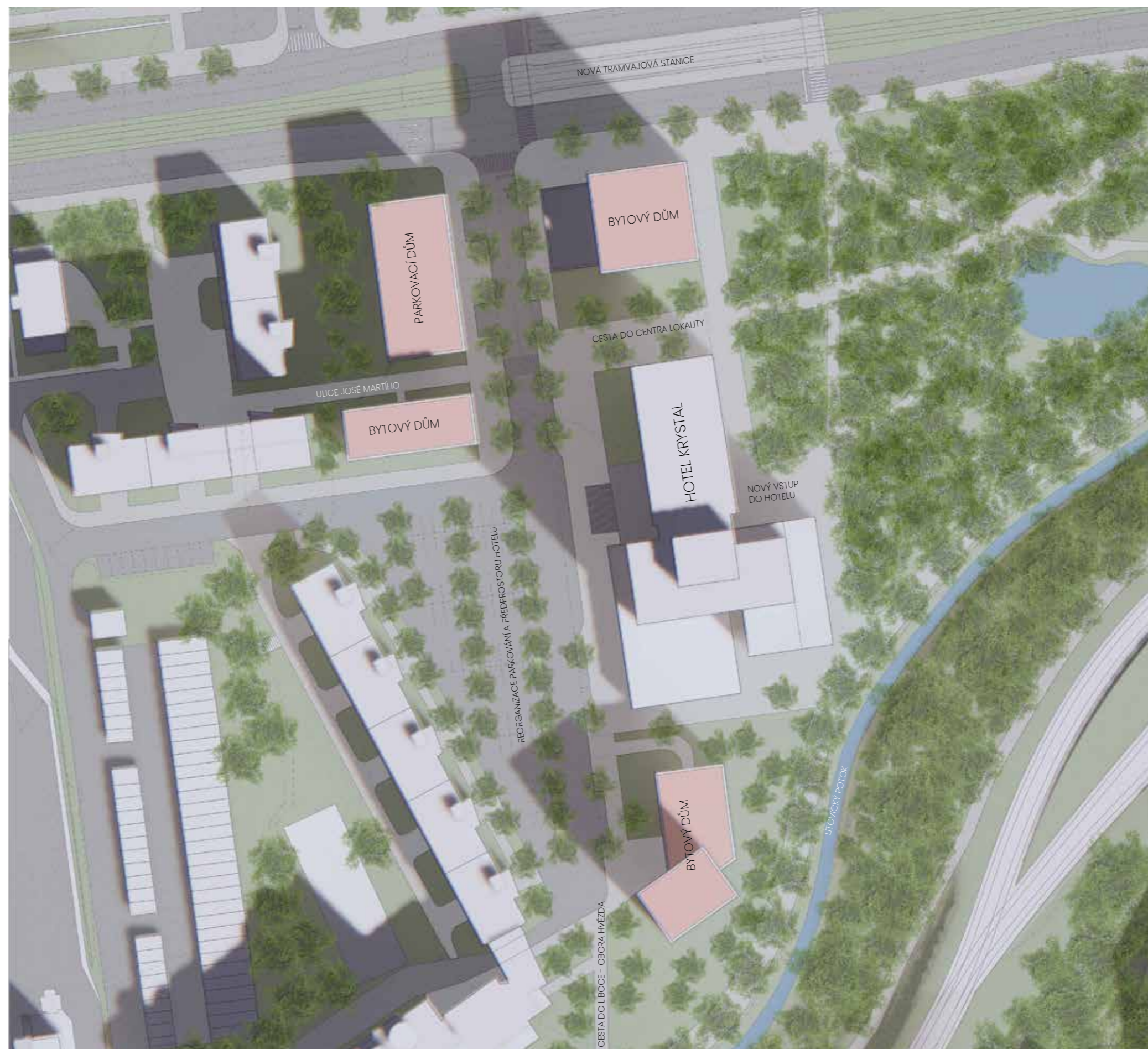
### NAHRAZENÍ ASANOVANÝCH GARÁŽOVÝCH STÁNÍ

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.







ŘEZ A - A - PŘEDPROSTOREM HOTELU KRYSTAL



DÍL II: NOVÝ VELESLAVÍNSKÝ PARK  
KŘÍŽOVATKA SYSTÉMU MĚSTSKÉ ZELENĚ



## Aktuální stav lokality v místě navrhovaných křížení

Druhý díl se zabývá zprůchodněním současných bariér. V místě křížení potoka a Evropské třídy jsou jimi samotná Evropská třída, Litovický potok, protihluková stěna a morfologie místa.

### 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 proto současně bariérou.



Pohled na betonové koryto procházející pod Evropskou ulicí.

### PROTIHLUKOVÁ STĚNA

Druhým velmi zřetelným prvkem, který lemují Evropskou ulicí, 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 Veveřavín až za most Evropské třídy 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. Součástí návrhu je i přizpůsobení terénu k výšce hladiny potoka.

### ENERGIE

Návrhem propojení jednotlivých systémů městské zeleně dochází ke kumulaci energie v hlavním křížení všech toků a to v místě pod mostem u potoka.

### NOVÝ MOST

Navrhují sanaci současného přemostění Litovického potoka Evropskou třídou a následně jeho znovuvybudování na podnožích. Tím dojde k uvolnění prostoru pod mostem a bude možné rozprostřít energii jednotlivých aktivit a pohybů do prostoru pod mostem. Může tak vzniknout jakési kryté parkové prostranství a nabídnout mnoho aktivit k rekreaci a sportu bez ohledu na roční období.

### VÝSADBA

Kompozice výsadby si klade za cíl nastínit možné propojení lesoparků na obou stranách podél evropské třídy a docílit tak jednotného charakteru, který bude volně navazovat a tvořit tak pomyslně souvislý pás vegetace i přes přítomnost Evropské třídy v prostředí parku.

### VODA

Do místa vracím vodní plochu, která zde kdysi bývala. Vodní plocha zároveň uvolňuje průhledy na dominantu v blízkosti parku – Hotel Krystal.





VIZUALIZACE





## SITUACE

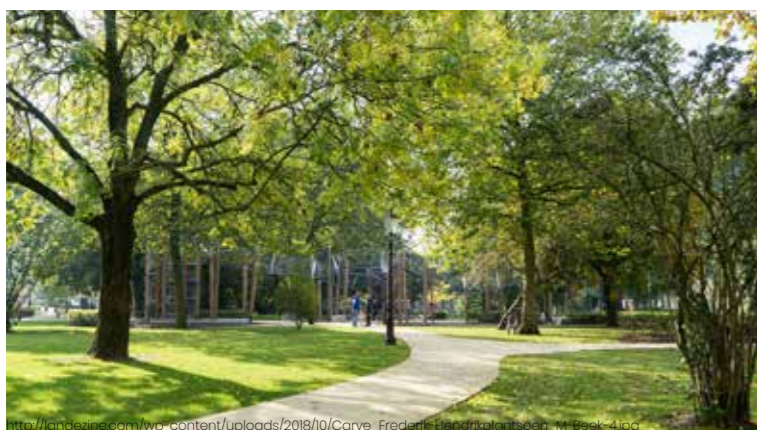
### POTOK

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.



[http://landezine.com/wp-content/uploads/2018/10/Carve\\_Fredrik-Heedrik-Andersson\\_M-Beek-4.jpg](http://landezine.com/wp-content/uploads/2018/10/Carve_Fredrik-Heedrik-Andersson_M-Beek-4.jpg)  
@Marleen Beek







ŘEZ B - B - NOVÝM VELESLAVÍNSKÝM PARKEM

PROSTOR POD MOSTEM

CESTA DO CENTRA LOKALITY

CESTA PODĚL POTOKA

LITOVICKÝ POTOK

CESTA PODĚL ŽELEZNICE

ŽELEZNICE DO KLADNA A NA LÉTISTE



DÍL III: NOVÉ CENTRUM LOKALITY  
NOVÁ VSTUPNÍ BRÁNA DO MĚSTA



## Aktuální stav hlavní křižovatky a navazujícího okolí

### 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 - SOUČASNOST

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

Pohyb územím je velmi nepřehledný a bez znalosti místních poměrů také velmi chaotický. Překonání Evropské třídy je možné pouze nedokonalou úrovní křižovatkou, slepou v jednom místě pro pěší, a podchody metra. Prostor a způsob pohybu pro chodce určuje především automobilová doprava.

### TRAMVAJOVÉ STANICE

Vzájemná poloha tramvajových stanic je nevhodně rozdělena 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. Přímé příčné propojení se stranou Vokovic zcela chybí.

### AUTOBUSOVÝ TERMINÁL - BUDOUCNOST

Zásadním předpokladem pro návrh je přesunutí autobusového terminálu na periferii Prahy, kde má vzniknout na Dlouhé Míli zcela nový. Současný terminál na Nádraží Veleslavín celý zanikne a tudíž nepočítám 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.





## Axonometrie hlavní křižovatky a navazujícího okolí

### NOVÉ TRŽIŠTĚ - TĚŽIŠTĚ

Nové tržiště lokality je navrženo mezi dvěma budovami lokálního významu (železniční stanice a škola). Tento prostor by se měl nově stát centrem dění v lokalitě a nabídnout tak přirozeně největší koncentraci pohybu lidí skrze tento prostor. Překonání dosavadní bariéry Evropské třídy je řešené novými přechody s integrací tramvajových stanic a mimo-úrovňově pěší lávkou.

### VOKOVICKÁ ŠKOLA

Významnou dominantou lokality je Vokovická škola, která dnes stále slouží svému účelu a zároveň slouží pro účely ZUŠ aj. aktivit. Jedná se tedy o kulturní a edukační instituci, která má v návrhu hrát dominantní roli naproti nové železniční stanici.

### ŽELEZNIČNÍ STANICE

Nedílnou součástí rozvahy o této lokalitě je záměr zakomponovat vítězný návrh mezinárodní architektonické soutěže železniční stanice do návrhu. 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 stanici. 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 táhnoucím se od Stromovky až do Liboce.

Výstup ze stanice ústí v místě nového tržiště-těžiště a na nároží směrem do křižovatky Evropské-Vokovické a Veleslavínské.

### PĚŠÍ LÁVKA

Nově navrhují a umísťují lávku pro pěší a cyklisty, která přemostí nově vzniklý centrální prostor mezi školou a železniční stanicí. Lávka tak umožní propojit v klidu mimo intenzivní dopravu systém městské infrastruktury, který bude tvořen páteří cyklostezkou v trase Bušthradské dráhy (dále až do Stromovky) a nově navazujícími přírodními plochami Obory Hvězda, Divoké a Tiché šárky.

### METRO

Metro ústí v prostoru před nádražím, na pomyslném novém náměstí.





# VIZUALIZACE





# SITUACE

## ULICE PODÉL NÁDRAŽÍ

Předprostor nádraží je uvažován jako obytná ulice. Charakterem je navržen jako pěší zóna, která musí pojmout chodce a cyklisty zároveň.



Ilustrační fotografie navrhovaného cílového charakteru předprostoru stanice.

## ZMĚNA UMÍSTĚNÍ TRAMVAJOVÝCH STANIC

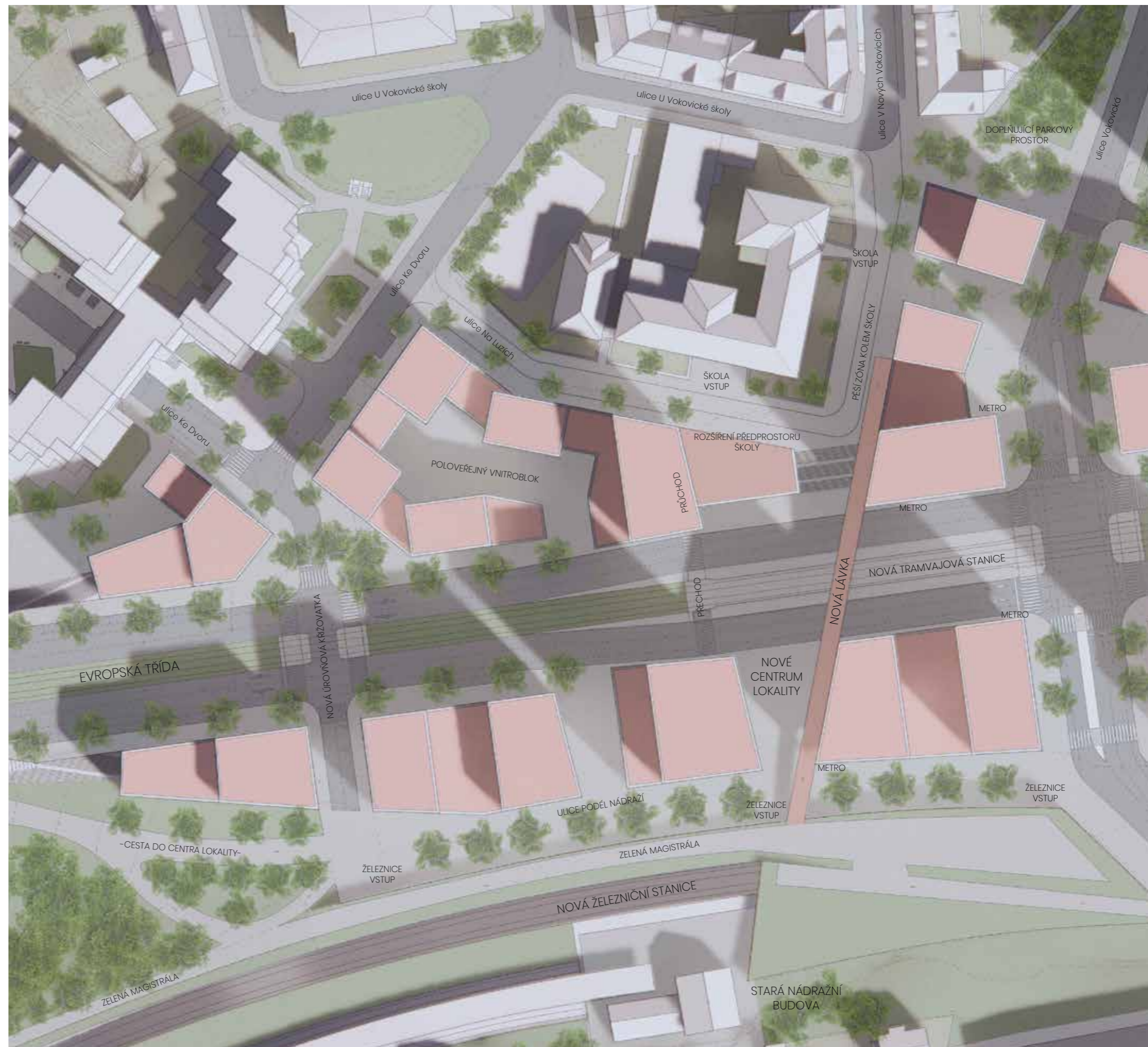
Za důležité považují nové uspořádání tramvajových stanic pro oba směry – naproti sobě. Při cestě do centra města by tak tramvaj neměla křižovatku přejíždět, ale zastavit před ní. Ostrovy jsou doplněny přechody a nově umístěnými vstupy do metra. Pohyb chodců při přestupu mezi jednotlivými druhy dopravy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

## ÚROVŇOVÉ ZPRŮCHODNĚNÍ HLAVNÍ KŘIŽOVATKY

Křižovatku ulic Evropská-Vokovická-Veleslavínská reorganizují 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.

## NOVÁ ÚROVŇOVÁ KŘIŽOVATKA

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







ŘEZ C - C - NOVĚ DEFINOVANÝM HLAVNÍM CENTREM ÚZEMÍ

POBYTOVÉ SCHODIŠTĚ

TRAMVAJOVÁ STANICE

NOVÉ CENTRUM LOKALITY

ULICE PŘED ŽELEZNIČNÍ STANICÍ

ŽELEZNICE DO KLADNA A NA LETIŠTĚ

OBYTNÁ STŘECHA STANICE

ŽELEZNÁ MAGISTRála

METRO



DÍL IV: KŘÍŽOVATKA ULIC  
DOPLNĚNÍ A NAVAZÁNÍ NA SOUČASNOST



## 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.

### ČERPACÍ STANICE

V oblasti křižovatky je dnes stále přítomna čerpací stanice, která zabírá značnou plochu v místě křížení a brání tak možnému rozvoji v místě. Navrhují její asanaci, jelikož dostupnost další čerpací stanice je 1200 m dále po evropské třídě směrem z centra města.

### VÝTAH Z METRA

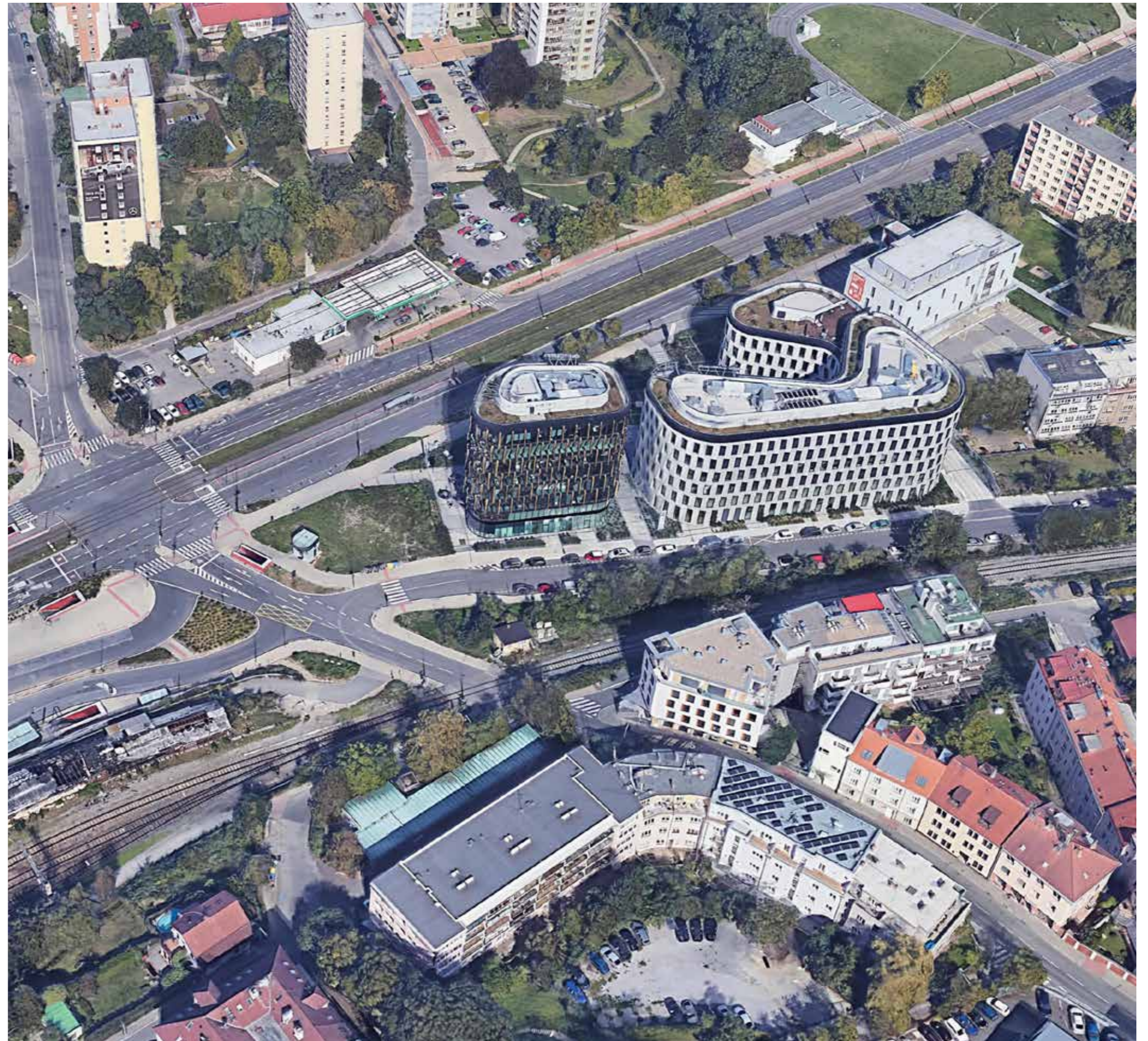
V místě křižovatky ústí výtahová šachta linky metra A. Její umístění vytváří soliterní objekt v těsné blízkosti křižovatky.

### CHŮZE

Současný pěší pohyb územím je nepřehledný. Chybí orientační body a jasná strukturalizace veřejného prostoru. V místě křížení ulic je kompletní úroňový 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 navrženy s vizí dokončeného města a jsou umístěny stylem na zelené louce, tam, kde to zrovna vyšlo.

### TRAMVAJOVÉ STANICE

Vzájemná poloha tramvajových stanic je nevhodně rozdělena 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.





## Axonometrie hlavní křižovatky a navazujícího okolí

### NÁVRH

Navrhují zásadní přeměnu celého území z nezastavěného v hustě zastavěné. V návrhu se snažím zohlednit veškerá dopravní hlediska. Dotvářím a definuji křižovatku, dokončuji a zřetelněji definuji současnou uliční síť v okolí modernistické zástavby v severní části lokality. Struktura je také doplněna s ohledem na nově vystavěný kanclářský komplex.

### METRO

Metro a především jeho vestibul má zásadní podíl na reorganizaci celé křižovatky. Klíčovou roli při umísťování 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.

### ÚROVŇOVÉ ZPRŮCHODNĚNÍ KŘIŽOVATKY

Křižovatku reorganizují 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.

### NAPOJENÍ NOVÉ CYKLOTRASY

V trase Buštěhradské dráhy dojde k uvolnění koridoru pro cyklotrasu a pěší promenádu, která ústí v místě nad Kladenskou ulicí. 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.



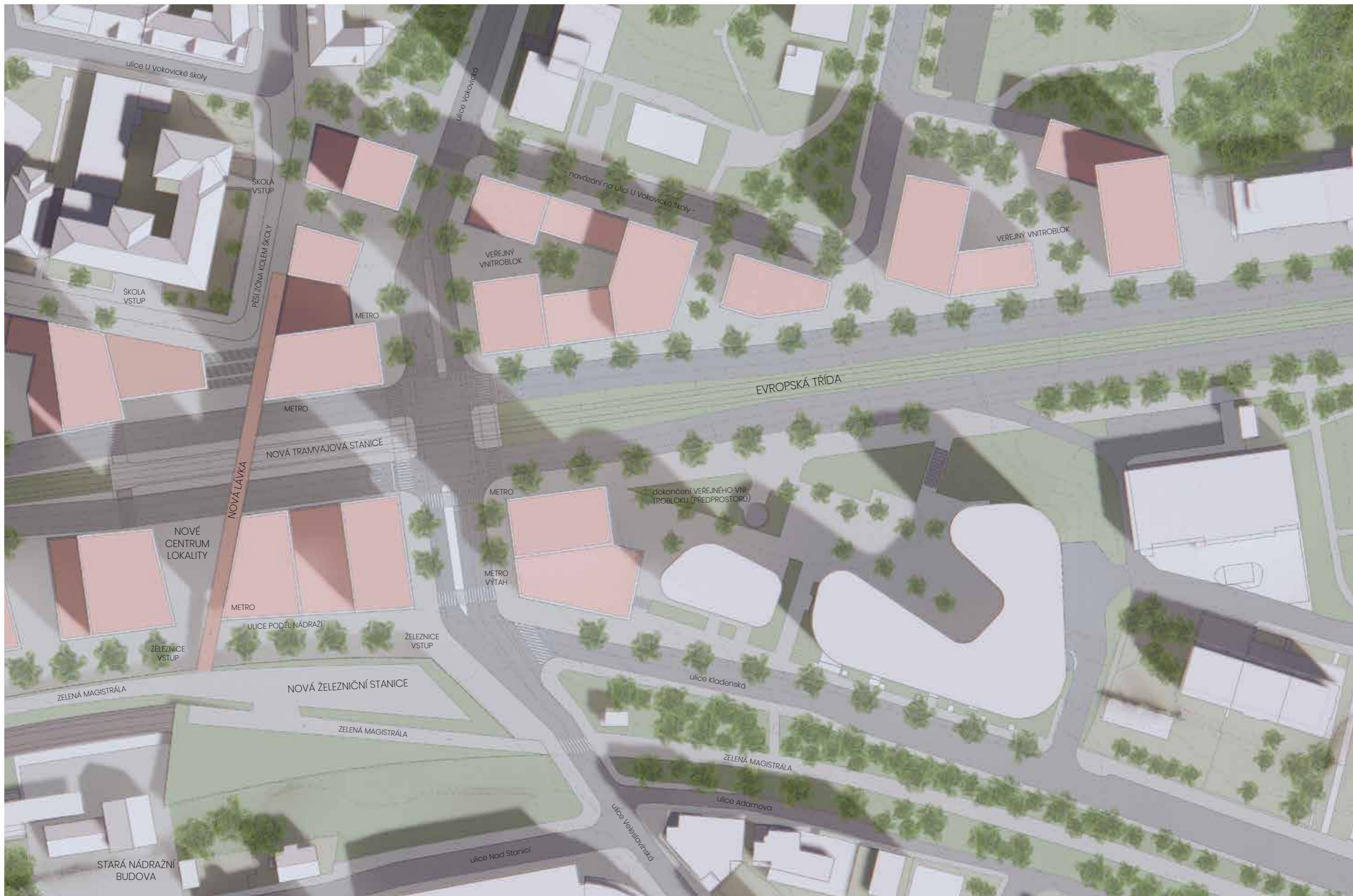


VIZUALIZACE





# SITUACE







ŘEZ D - D - KŘIŽOVATKOU ULIC EVROPSKÁ - VELESLAVÍNSKÁ - VOKOVICKÁ



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 vždy 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 prací tak 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.*



## Zdroje:

### Data:

Mapové podklady:	Mapy.cz , Google Earth Pro
Digitálně technické podklady:	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy <a href="https://www.geoportalpraha.cz/cs/data/otevrena-data/seznam">https://www.geoportalpraha.cz/cs/data/otevrena-data/seznam</a>
Technické Normy:	ČSN 73 6101_Projektování silnic a dálnic ČSN 73 6102_Projektování křižovatek na pozemních komunikacích ČSN 73 6425-1_Autobusové, trolejbusové a trmvejové 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:	<a href="https://www.idhea.cz/cs/projekty/nadrazi-veleslavin/">https://www.idhea.cz/cs/projekty/nadrazi-veleslavin/</a>
Voda jako termostat:	<a href="http://cestyvenkova.cz/index.php?id=108">http://cestyvenkova.cz/index.php?id=108</a>
Leninova třída:	<a href="https://vikend.ihned.cz/c1-65948670-ve-jmenu-lenina-vypatrali-jsme-jaky-osud-mely-byvate-leninovy-tridy-a-namesti-v-cesku">https://vikend.ihned.cz/c1-65948670-ve-jmenu-lenina-vypatrali-jsme-jaky-osud-mely-byvate-leninovy-tridy-a-namesti-v-cesku</a>
Hotel Krystal:	<a href="https://iforum.cuni.cz/IFORUM-16188.html">https://iforum.cuni.cz/IFORUM-16188.html</a>
Litovický potok:	<a href="http://www.praha-priroda.cz/vodni-plochy-a-potoky/vodni-toky/litovicko-sarecky-potok/">http://www.praha-priroda.cz/vodni-plochy-a-potoky/vodni-toky/litovicko-sarecky-potok/</a> <a href="http://www.praha-priroda.cz/revitalizace-a-opravy-na-litovicko-sareckem-potoce/">revitalizace-a-opravy-na-litovicko-sareckem-potoce/</a> <a href="http://www.praha-priroda.cz/otevreni-u-obory-hvezda/">otevreni-u-obory-hvezda/</a>

### 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, leden 2022*



