

Přístaviště v Litoměřicích
Alžběta Sedláčková

DIPLOMNÍ PROJEKT | LS2018 | FA ČVUT
Atelier Soukenka

OBSAH

ÚVOD

- zadání a prohlášení autora
- téma

TEORETICKÁ ČÁST

- městské nábřeží
- typologie přístaničních objektů
- místo – Litoměřice

NÁVRH

- autorská zpráva
 - urbanistické řešení
 - architektonické řešení
 - konstrukční řešení
 - materiálové řešení
- výkresová část
- obrazová část

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **ALŽBĚTA SEDLÁČKOVÁ**
 datum narození: 26.2.1991
 akademický rok / semestr: **Semestr letní 2018**
 obor: **Architektura a urbanismus**
 ústav: **Interiéru a výstavnictví**
 vedoucí diplomové práce: **prof. akad.arch. Vladimír Soukenka**
 téma diplomové práce: **Přístaviště v Litoměřicích**
 viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení:

V rámci jednotného urbanistického řešení zadaného architektem města Litoměřic, zpracovat studii stavebních objektů přístaviště. Přinést koncepční ideu a výtvarný klíč k uchopení vztahu kulturní historie města a jeho současného rytmu. Kontaktem s vodní cestou rozšířit atraktivitu dnešních forem volnočasových aktivit a jiných žánrů sdílení veřejného prostoru.

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program
 Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení:

- Přístavní mola říční i individuální dopravy
- Relaxační a promenádní trasy
- Objekty půjčoven a zázemí dalších sportovních aktivit
- Spolkové a restaurační objekty

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

Situace širších vztahů 1: 2500
 Situace a dopravní řešení 1: 1000
 Půdorysy 1: 200
 Řezy 1: 200
 Pohledy 1: 200
 Architektonický detail 1: 10
 Specifikace užitých materiálů a barevnosti
 Prostorová zobrazení s včleněním do fotografie

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Hmotový model 1: 500

Datum a podpis studenta 1.3.2018 *Sedláčková*

Datum a podpis vedoucího DP 1.3.2018 *Soukenka*

Datum a podpis děkana FA ČVUT 1.3.2018 *YU*

registrováno studijním oddělením dne 1.3.2018 *[signature]*

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: AR 2017/2018, LS	Bc. Alžběta Sedláčková
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) (AJ)	Přístaviště v Litoměřicích
JAZYK PRÁCE:	
Vedoucí práce:	prof. akad. arch. Vladimír Soukenka Ústav: Interiéru a výstavnictví
Oponent práce:	Ing. arch. Jakub Pleyer
Klíčová slova (česká):	Přístav, přístaviště, Litoměřice, Labe
Anotace (česká):	Tato práce zpracovává komplexní návrh říčního nábřeží města Litoměřic. Cílem je zlepšit podmínky současného přístaviště, aby odpovídal úrovni brány do města a navrátit život místu, jež bylo od veřejného života odděleno nešetrným zásahem železnice na konci 50. tých let 20. stol. Návrh přístavního objektu je uvažován v symbióze s přetvořením okolního veřejného prostoru a dalších parkových úprav.
Anotace (anglická):	This thesis sets out to present complex design of a Letomeric's riverfront. The aim was to improve the conditions of the current dock to match the importance of a gateway to the city and to restore the life of a place that has been separated from public life by the inconsiderate construction of the railroad at the end of the 1950s. The design of the port facility is considered in symbiosis with the remodeling of the surrounding public spaces and parks.

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

podpis autora-diplomanta

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

téma

V Litoměřicích a jejich okolí se nachází mnoho zajímavých přírodních i kulturních hodnot. A ačkoliv se nachází na splavné části Labe, nábřeží a vybavení říční dopravy zdaleka nedosahuje svého potenciálu. Lodní náměstí jakožto vstupní místo z řeky do města však nedosahuje ani úrovně sousedících ostrovů – Písečného a Střeleckého. Toto místo kontaktu města s řekou by mělo sloužit jak turistům tak obyvatelům města.

Nábřeží není pouze samo o sobě. Je napojené na vše v okolí.

The waterfront isn't just something unto itself. It's connected to everything else.

– Jane Jacobs



_TEORETICKÁ ČÁST

MĚSTSKÉ NÁBŘEŽÍ

Voda je a byla pro lidstvo vždy životně důležitá a proto k ní máme velmi kladný vztah i jako prkvu městského urbanismu. Náš život byl v historii vždy svázán s tokem velmi blízko. Největší sídla byla vždy primárně zakládána v těsné blízkosti vodní plochy. Existence přístavu byla pro města ekonomicky výhodná. Mapa dnešních megalopolí se bude téměř stoprocentně překrývat s mapou v historii významných přístavů. Příchod průmyslové revoluce náš vztah k řece ve městě velmi změnil. Ta se stala materiálem a energií a přestala být místem. Zároveň kvůli železnici ztratila své postavení jako primární dopravní tepna. Město se vzdalovalo od řeky, aby vytvořilo místo pro průmyslové objekty a kvůli nekvalitním životním podmínkám v okolí objektů těžkého průmyslu místa u řeky ztrácela na své atraktivitě a v okolí řek tak dochází k úpadku. To se začalo postupně měnit v 80. a 90. letech, kdy začal revitalizace městských řek a nábřeží.

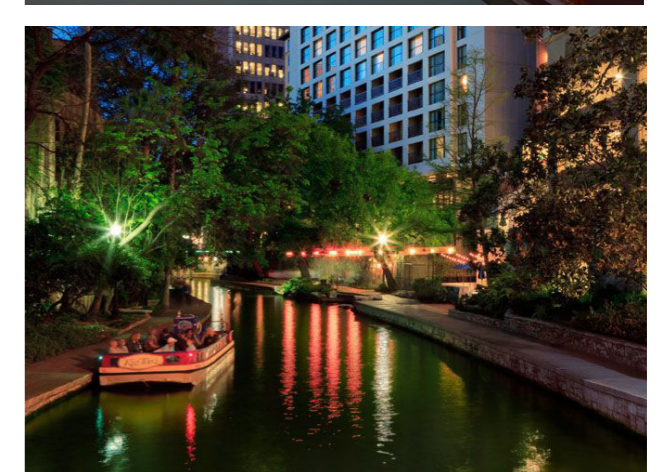
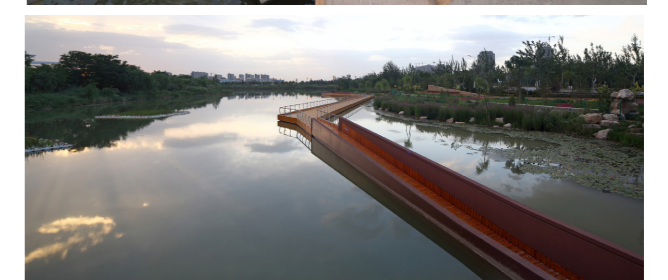
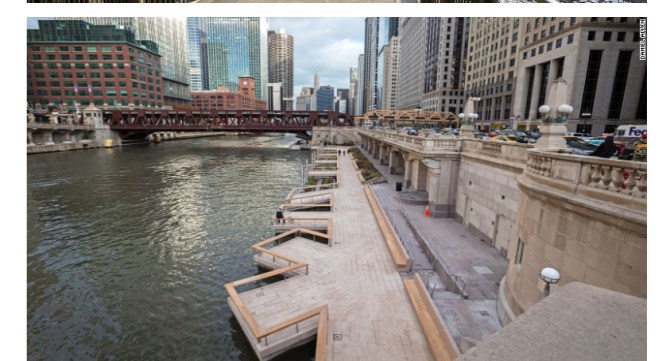
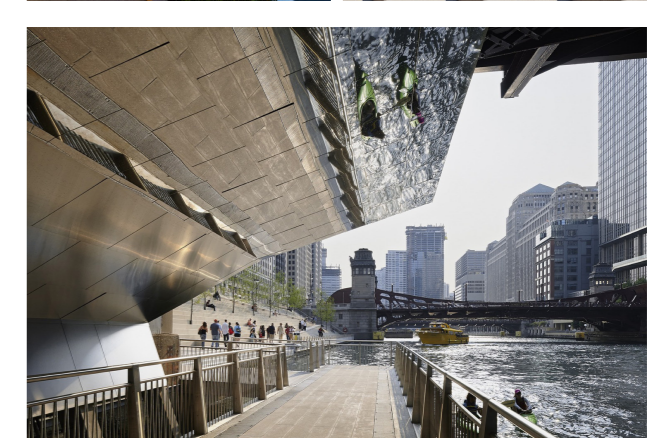
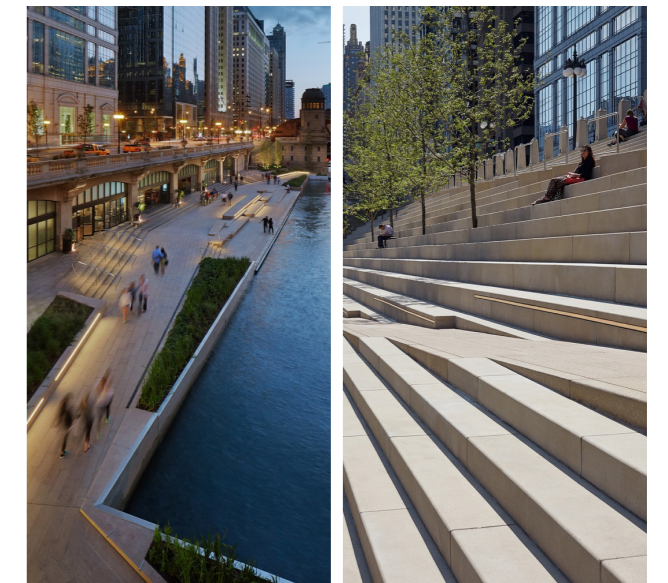
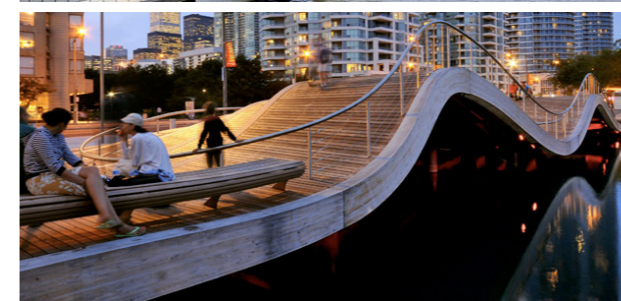
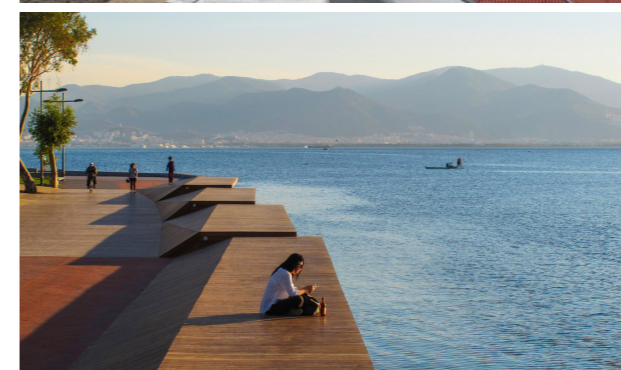
V současné době si města napříč světem stanovují ve vztahu k městským nábřežím stejné cíle. Města chtějí nábřeží, která jsou místem zábavy pro jejich občany. Chtějí nábřeží, které bude nabízet dostatečný vizuální a fyzický přístup jak k vodě, tak k pevnině. Města chtějí, aby nábřeží nesloužila pouze jednomu účelu, ale aby to bylo místo pro práci, pro život, místo pro volný čas. Jinými slovy, chtějí místo, které bude přispívat ke kvalitnímu životu ve všech jeho rovinách: ekonomické, sociální a kulturní.

V České republice se tendence ke kultivaci městských nábřeží se objevuje až v poslední době díky ekonomické stabilitě, zájmu o environmentální dopad života ve městech, touze po prostředí k trávení volného času a úniku od rušného městského života.

Nábřeží tak může zastávat mnoho rolí: rekreace a sportovní vyžití v parcích, prostor pro společenská setkání a kulturní instalace, jako bod na cestě po riverwalks či mostu přes řeku, přístav sportovní i rekreační a jako rošíření města plovoucími obytnými hausbóty.

Je to tedy uzel dopravní, společenský, kulturní a prostor pro kontakt člověka města a přírody.

Klasickým způsobem kultivace říčního nábřeží ve městech či přesahující hranice města je zřízení parku, či prostor pro trávení volného času. Pobyt u vody je oblíbená rekreační činnost napříč celým světem a můžeme najít spousty dobrých a nepochybně i špatných příkladů použití krajinářských úprav. Především v posledních letech je park odpovědí na otázku, co s břehy řeky, kde byl povětšinou v minulosti umístován těžký průmysl. Přeměna soukromých uzemí na veřejné prostory kde by lidé rádi trávil svůj volný čas je někdy komplikovaný a zdlouhavý proces, proto v mnoha městech takovýto projekt není zrealizován ale je ve fázi příprav. V níže uvedených příkladech jsou zkulturnované mohou být celé oblasti pobřeží do znatelné hloubky. Kromě zeleně se zde nachází prostory pro posezení a bezbarierové stezky pro pěší či cyklisty.



FAKTORY, KTERÉ OVLIVŇUJÍ SNAHY ROZVOJ NÁBŘEŽÍ

Dostupnost půdy

Trend přesunu továren s sebou přináší možnost využití půdy, často lokalizované v centru města, k dalšímu rozvoji. Snížené ceny za nemovitosti v okolí nábřeží rovněž slouží jako stimul pro podnikatele hledající vhodnou podnikatelkou příležitost a pro místní politickou reprezentaci hledající možnosti revitalizace městských oblastí.

Čistší voda a půda

Deindustrializace nábřeží společně s rostoucí regulací oblasti ochrany přírody v 70. letech dvacátého století vedla k významnému zlepšení kvality vody. To vedlo k zatraktivnění nábřeží jak pro developery, tak pro spotřebitele. Rekultivace městských brownfields, z nichž mnoho bylo přetransformováno v parky nebo atraktivní rezidenční a komerční oblasti, také zvýšila estetickou přitažlivost nábřežních oblastí.

Hnutí za ochranu historických oblastí

V 60. a 70. letech minulého století se objevilo hnutí za ochranu historických oblastí, které začalo upozorňovat na estetické kvality starších budov, které byly do té doby ignorovány. Zástupci tohoto hnutí jako jedni z prvních upozornili na krásu zapomenutých a opuštěných nábřežních oblastí, míst s piktoreskními výhledy na vodu, množstvím historicky významných (nebo alespoň zajímavě vypadajících) budov a pobřežních staveb.

Občanský aktivismus a leadership

Aktivismus odráží závazek směřující k rozvoji města a zlepšování kvality života jeho obyvatel. Zapojení ze strany místních zastupitelstev a vůdčích politických osobností dalo rozvoji nábřežních oblastí potřebnou legitimitu a přineslo tolik potřebnou spolupráci a finanční příspěvek ze strany vedení měst.

Městská revitalizace

Znovuzrození měst v 80. a 90. letech minulého století, po desetiletích chátrání a zanedbávání, je jedním z nejinspirativnějších příběhů naší doby a zásadním faktorem, který ovlivnil rozvoj městských nábřeží. Rozvoj nábřeží totiž často doprovázel výstavbu nových rezidenčních oblastí (jako např. Battery Park v New Yorku nebo Darling Harbour v Sydney). Rozvoj rezidenčních oblastí navíc přinesl spotřebitelskou základnu pro malé podnikatele, restaurace, nově vznikající bary apod., které rovněž přispěly k revitalizaci nábřeží.

Návrat určitých forem využití vody

Nábřežní oblasti v centru města nadále nemohou být využívány jako kotviště obchodních lodí, avšak návrat přívozů a jiných druhů vodní dopravy sehrál důležitou roli v procesu redevelopment nábřeží právě nabídkou těchto druhů dopravy.

Principy proměny nábřeží

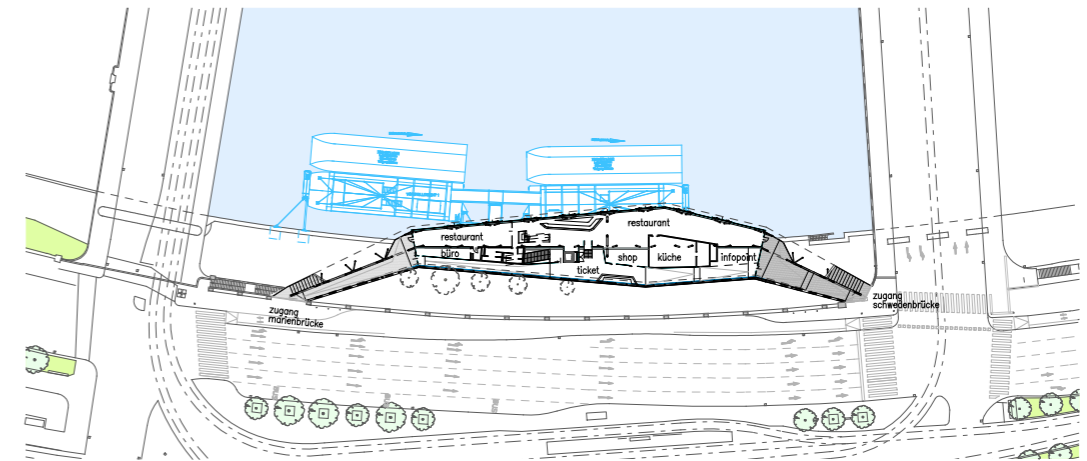
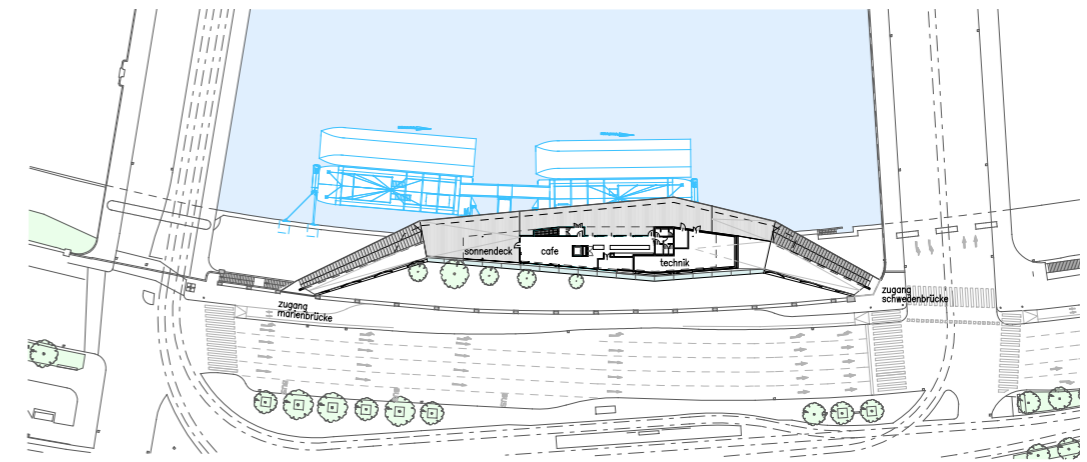
1. Transformace městských nábřežních oblastí je znovu se objevující událostí v životě města a bývá spojována s ekonomickými nebo kulturními změnami.
2. Charakter města je významně předurčen jeho nábřežím, což znamená, že ani výrazné změny ve městě nemusí nutně negativně zasáhnout do přetrvávajících kvalit nábřežních oblastí.
3. Navzdory opakovaným a někdy rapidním změnám si nábřeží zachovává inherentní a nezměnitelnou stabilitu.
4. Nábřeží jakožto oblasti velmi hodnotné a často vnímané jako kontroverzní povzbuzují lidskou touhu chránit a znovuobjevovat.
5. Ačkoliv nábřeží představuje přírodní hranici mezi pevninou a vodní plochou, nesmí být konceptualizováno a plánováno jako tenká linie. Redevelopment nábřeží představuje dlouhotrvající projekt, kterou s sebou nese potenciál vytvoření dlouhotrvající hodnoty. Ohrožení tohoto potenciálu krátkodobými výnosy jen zřídka může přinést kýžené výsledky.
6. Nevyužívaná nebo zastaralá městská nábřeží mohou ožít v okamžiku, kdy se stanou nejen místem k navštěvování, ale i místem k životu. Veřejnost čím dál více vyjadřuje touhu mít přístup k vodě. To obvykle vyžaduje překonání historických, fyzických, majetkových a psychologických bariér a přesvědčení nových investorů, že má význam zachovávat přístup veřejnost k vodním plochám jako součást veřejné domény.
7. Úspěch a přitažlivost rozvoje nábřeží jsou neodmyslitelně spjaty se vztahem mezi pevninou a přilehlými vodními plochami a s ekologickou kvalitou jak vody, tak přilehlého pobřeží.
8. Odlišná přírodní prostředí, která jsou typicky přítomna v nábřežních oblastech, představují významnou přednost v rámci konkurenčního boje mezi jednotlivými městy v regionu.

volný překlad z *Remaking the Urban Waterfront*,
Urban Land Institute

PŘÍSTAV TYPOLOGIE

Jak již bylo zmíněno, objekty přístavu slouží jako vstupní brána do města a tudíž by kromě role příslušenství říční dopravy měl mít i funkci reprezentativní a pobytovou.

Vedle funkce dopravního uzlu může být přístav místem, kde se odehrává několik typů doplňkových činností, a tedy i typů využití objektu a jeho okolí. Kromě klasických volnočasových aktivit, jako jsou pobyt v kavárnách a restauracích se zde projevují aktivity specifické pro pobyt u vody – vodní sporty dle velikosti toku či vodní plochy. Dále je pro provoz přístavu je nezbytná správa a jako předsazená část města je důležitá kombinace komerčních a kulturních funkcí. Velikost objektu závisí na velikosti města, hustotě provozu, velikosti osloužené oblasti, regionálním významu a velikosti vodní plochy. S mezinárodní dimenzí přichází i potřeba rozdělit provoz na před bezpečnostní kontrolou a po kontrole. U vnitrozemní dopravy je tato potřeba eliminována a nabízí se tak použití volnějšího prostorového uspořádání s návaznostmi na okolí.



yokohama international port terminal



Vienna City Landing Stage

MÍSTO

Litoměřice jsou 24 tisícové okresní město, počítáme-li i okolní města vytváří 40 tisícovou aglomeraci. Nachází se v Ústeckém kraji a mají výhodnou polohu na splavné části Labe, takže zde historicky existuje přístaviště. V současné době ale toto místo není využito do výše svého potenciálu. Staví zde turistické lodi ze Saska a linkový spoj Dopravy Ústeckého kraje č. 901 z Ústí n. L. do Litoměřic a zpět, na nějž navazuje linka z Ústí do Děčína. Kromě pravidelných plaveb je každý rok naplánováno několik mimořádných turistických plaveb.

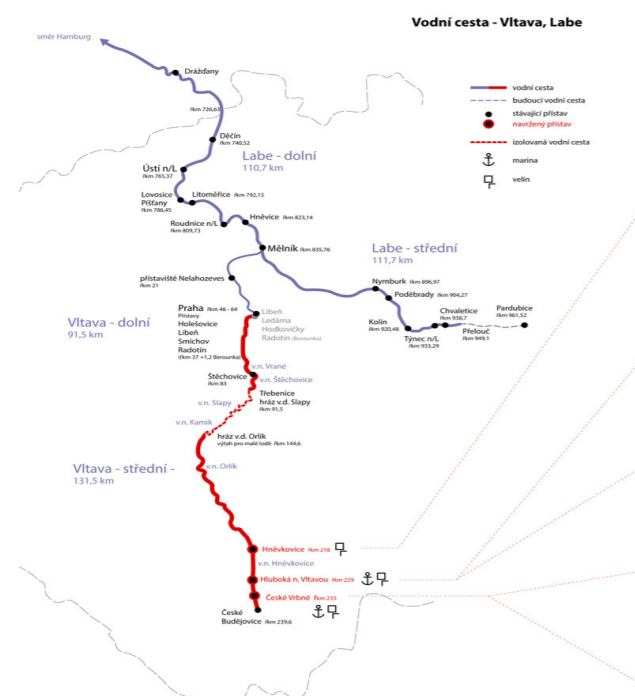
Labe má v řešené oblasti výšku hladiny cca 262cm (měřeno 19.5.2018 10:45, Povodí Labe – stanice Litoměřice). Řeka v Litoměřicích dokáže i působit škody. Okolí řešené parcely je pravidelně zatopeno, při povodních v roce 2002 byl Litoměřický okres mezi nejvíce zasaženými.

Řešeným územím je Lodní náměstí a jeho okolí. Nachází se na výběžku, který je chráněn dvěma ostrovy – Písečným a Střeleckým. Na těchto ostrovech probíhá v relativně dobré kvalitě možnost vyžití volnočasových aktivit typu koupaliště, yacht klub, kayak etc...

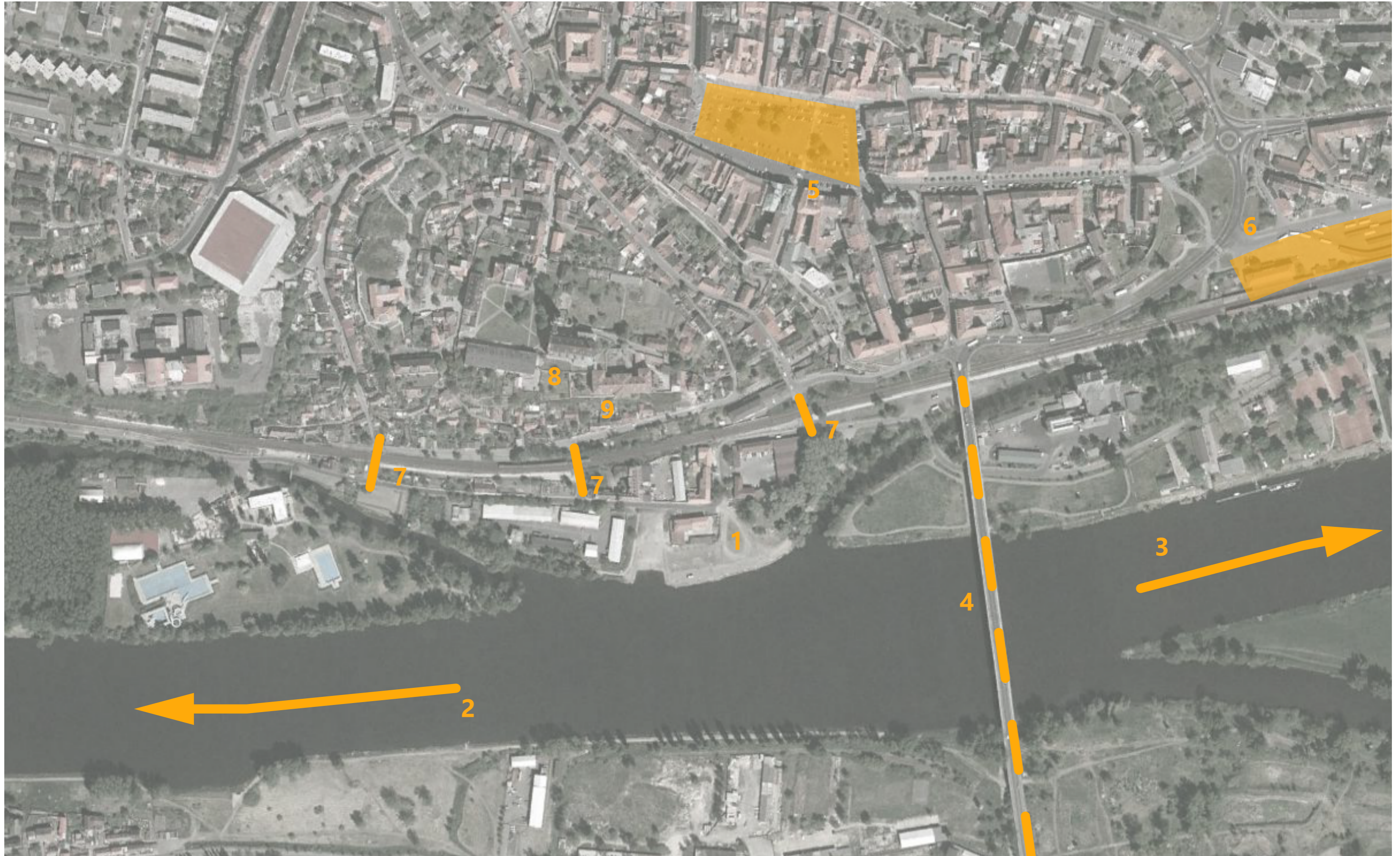
Nábřeží bylo od centra města odstriženo novou železnicí na konci 50.tých let 20 stol., kdy přestal vyhovovat železniční tunel. Z toho se stal sklad zeleniny, nyní se řeší v souvislosti y projektem podzemních garáží v centru Litoměřic. Dráhu je tak nutné překonat z centra podchodem. Těch je tam ovšem více, takže ačkoliv situace není ideální, návaznost na historické centrum stále existuje.



Litoměřice, povodně 2002



linková loď Porta Bohemica



1 Lodní náměstí

2 směr Lovosice, dále Ústí n.L.

3 směr Roudnice n. L.

4 Terezín 1km,Lovosice a na Prahu

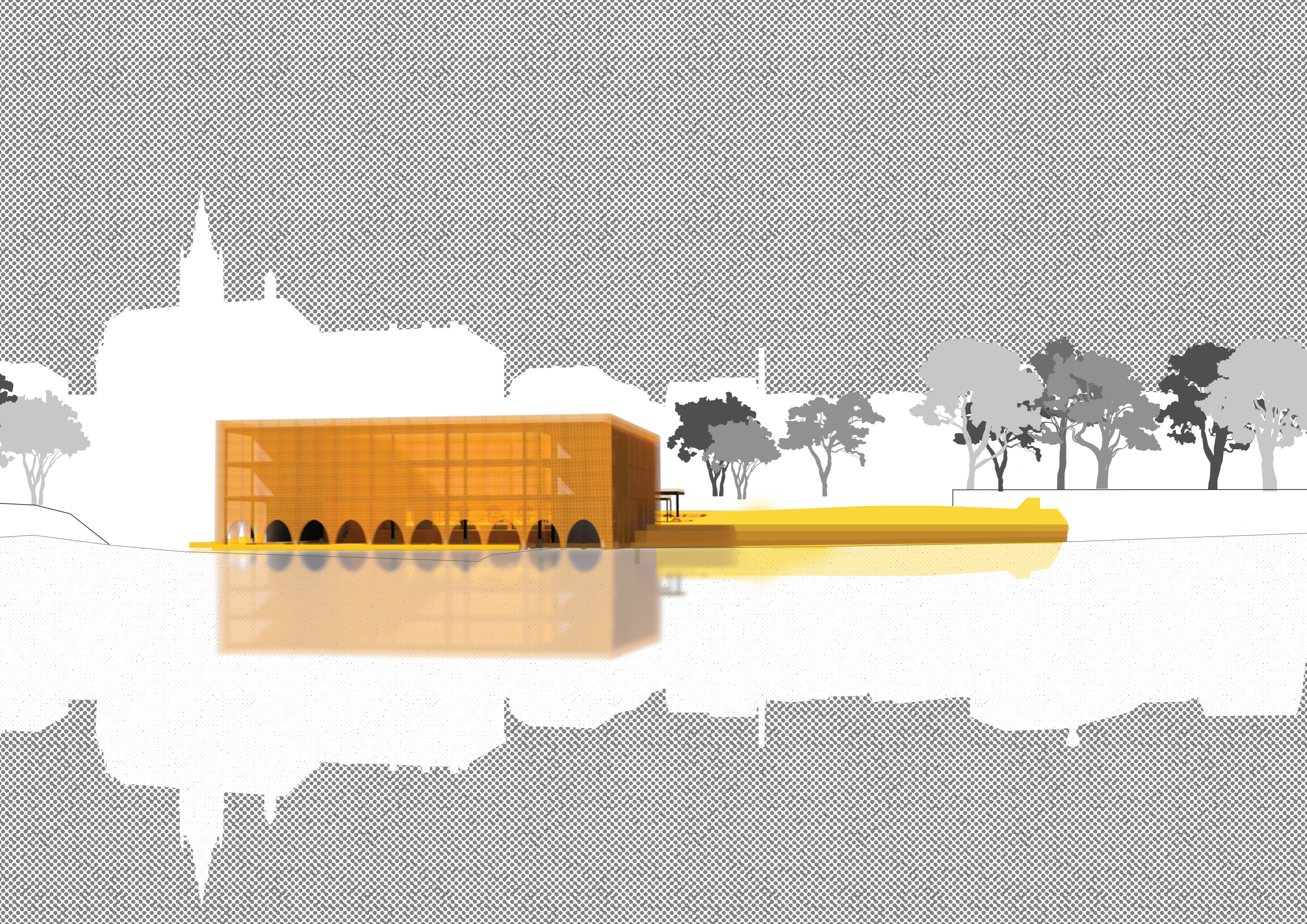
5 Mírové náměstí

6 Železniční a autobusové nádraží

7 podchod pod železnicí

8 katedrála sv. Štěpána

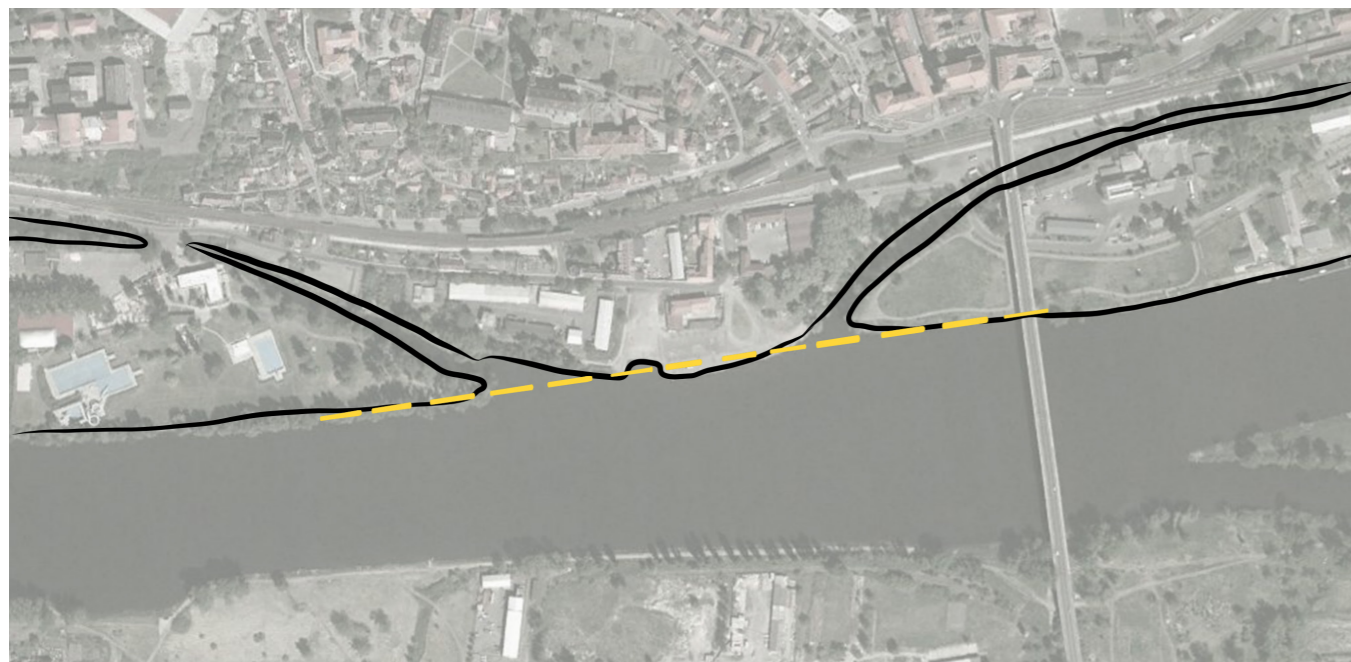
9 Biskupská rezidence



AUTORSKÁ ZPRÁVA

urbanistické řešení

Litoměřice se nachází na splavné části Labe, ale nábřeží a vybavení říční dopravy zdaleka nedosahuje svého potenciálu. Lodní náměstí jakožto vstupní místo z řeky do města, však nedosahuje ani úrovně sousedících ostrovů – Písečného a Střeleckého. Toto místo kontaktu města s řekou by mělo sloužit jak turistů tak obyvatelům města. Kvůli lepší uchopitelnosti řešeného prostoru je zde zvolena cesta remodelace břehu a demolice starých objektů, které toto perspektivní místo zbytečně rozdělují na méně použitelné prostory veřejných ploch. K větší čitelnosti nábřeží by mělo především přispět stavba jednoho přístavního objektu, který by v sobě zastřešoval nejen provozní plochy potřebné pro linkovou a turistickou říční dopravu, ale i služby pro obyvatele města. Cele lodní náměstí by se tak mělo stát zajímavým veřejným prostorem s mnoha důvody návštěvy. Umístěním objektu na Londní náměstí se tento dům okamžitě stane součástí prestižního městského horizontu spolu s Katedrálou sv. Štěpána a Biskupskou residencí. Této skutečnosti bude potřeba dům přizpůsobit aby kompozičně zapadal do panoramatu města. Objekt by měl navazovat na okolní zástavbu, a proto budu vycházím z existující ulišní struktury a vytvářím tak skutečné náměstí.

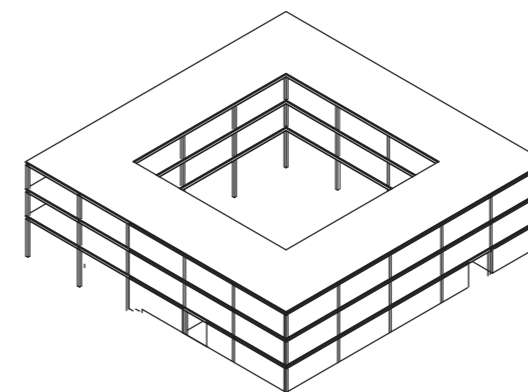


architektonické řešení

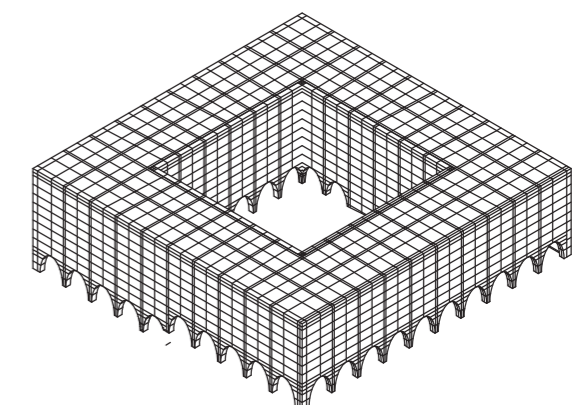
K návrhu jsem přistupovala kombinací dvou typologických prvků. Současná přístavní architektura je vysoce utilitární a racionální, s velkým důrazem na trvanlivost použitých materiálů, funkčnost a flexibilitu. Z historie ale můžeme pozorovat, že přístavy jsou místem ochodu a reprezentace. Ta je zřetelná dodnes, jelikož se nám zachovalo velké množství příkladů honosné palácové architektury právě na místě styku města s vodou, ať se již jednalo o řeku, moře či oceán. Racionálně navrženému nosnému systému jsem tak přisoudila roli paláce lehkou kovovou fasádou. Polootevřený dům tak zve k návštěvě jak z Labe, tak z Litoměřic. V současné chvíli velký, ale neutěšený veřejný prostor bude proměněn především použitím barevného pochůzího povrchu v okolí objektu. Teplá barva na škále oranžovo-žlutá je použita pro svoji energizující vlastnost, kterou by mohla pomoci vrátit život do dnes trochu opomenutého veřejného prostoru. Kromě použití stínící pergoly a několika kusů městského mobiliáře, jsem však nechala prostor prázdný, a tak využitelný pro rozličné aktivity místních i turistů



stavba y kontejneru vs palácová architektura



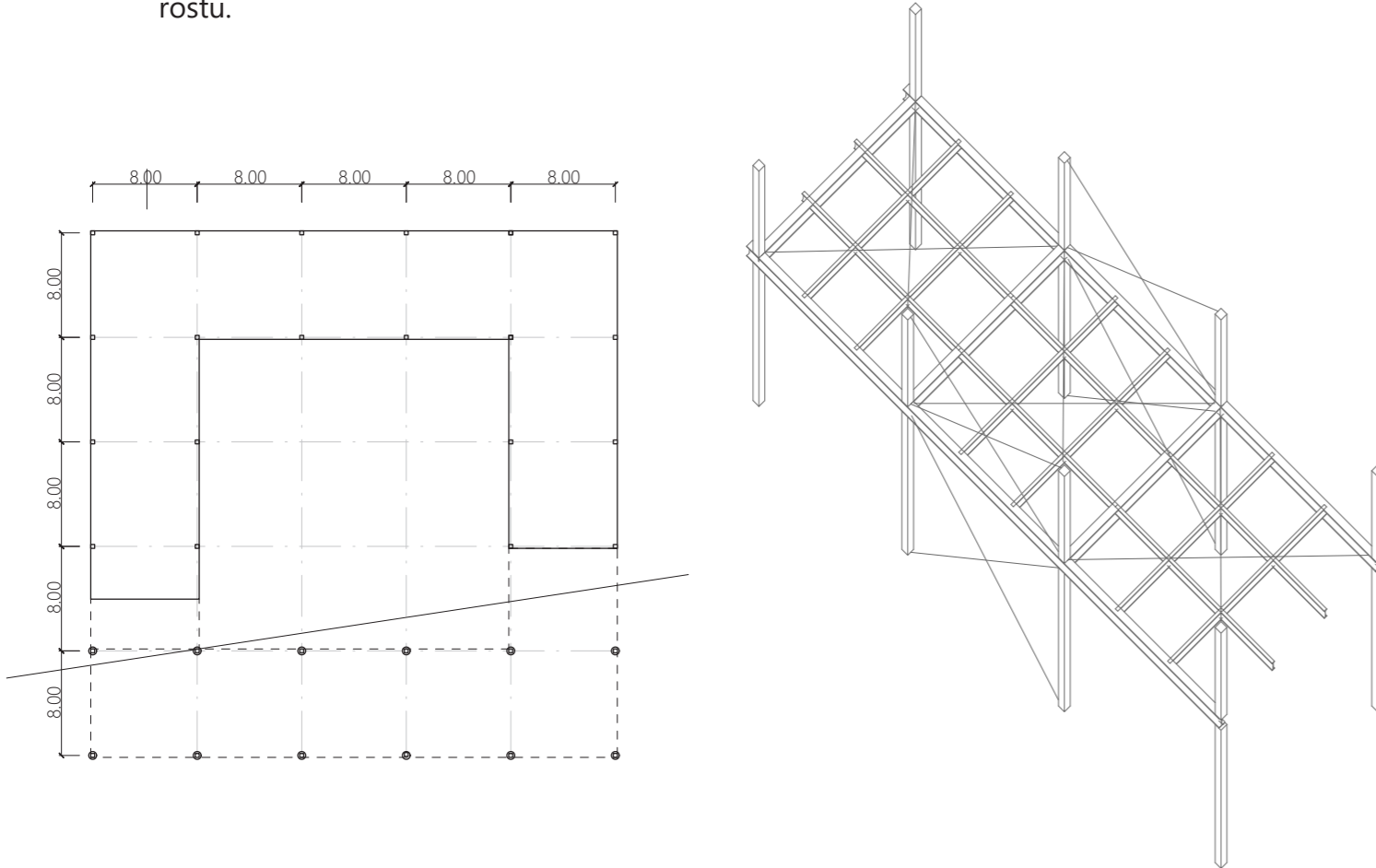
Utilitárně navržený atriový dům



lehká kovová fasáda z propleteného systému kovových sítí

konstrukční řešení

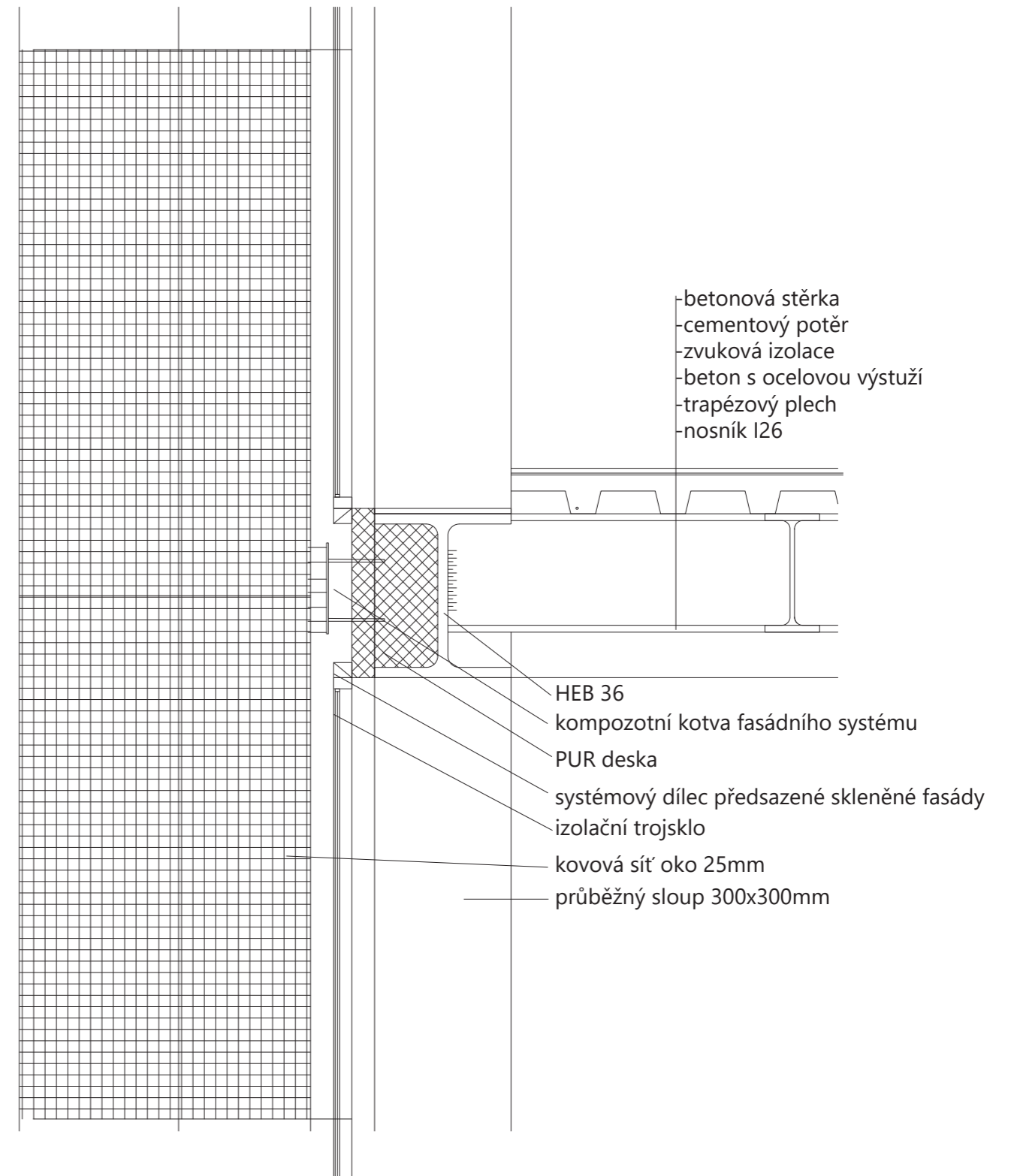
Zvolila jsem ocelovou rámovou konstrukci o modulu 8x8m. Konstrukce je dvěma betonovými jádry rozdělena na dvě samostatné části. Použila jsem zde válcované profily HEB 36 pro hlavní nosný rám a I 26. Z důvodu dostatečné tuhosti konstrukce je jedno pole v každé straně domu zavětrováno. Tuhá musí být i stropní konstrukce, kde se zavětrování odehraje v oblasti válcovaných nosníků. Na konstrukci je bodově přivařen trapézový plech, jako ztracené bednění pro železobetonovou desku tl. 100mm. Konstrukce, jež je již nad vodou, je zakládána přes ocelovou patku na vetknutých pilotech. Ostatní piloty jsou propojeny do základového roštu.



Fasáda je řešena jako prostorově tuhá konstrukce ze tří podélných kovových sítí 350mm od sebe s příčnými vertikálními i horizontálními zavětrování, tak bude vytvořen komorový systém. Ke konstrukci bude propojena pomocí kompozitních kotev z důvodu narušení tepelného mostu. Opatřeno oranžovým antikoročním nástřikem



Edoardo Tresoldi



materiálové řešení

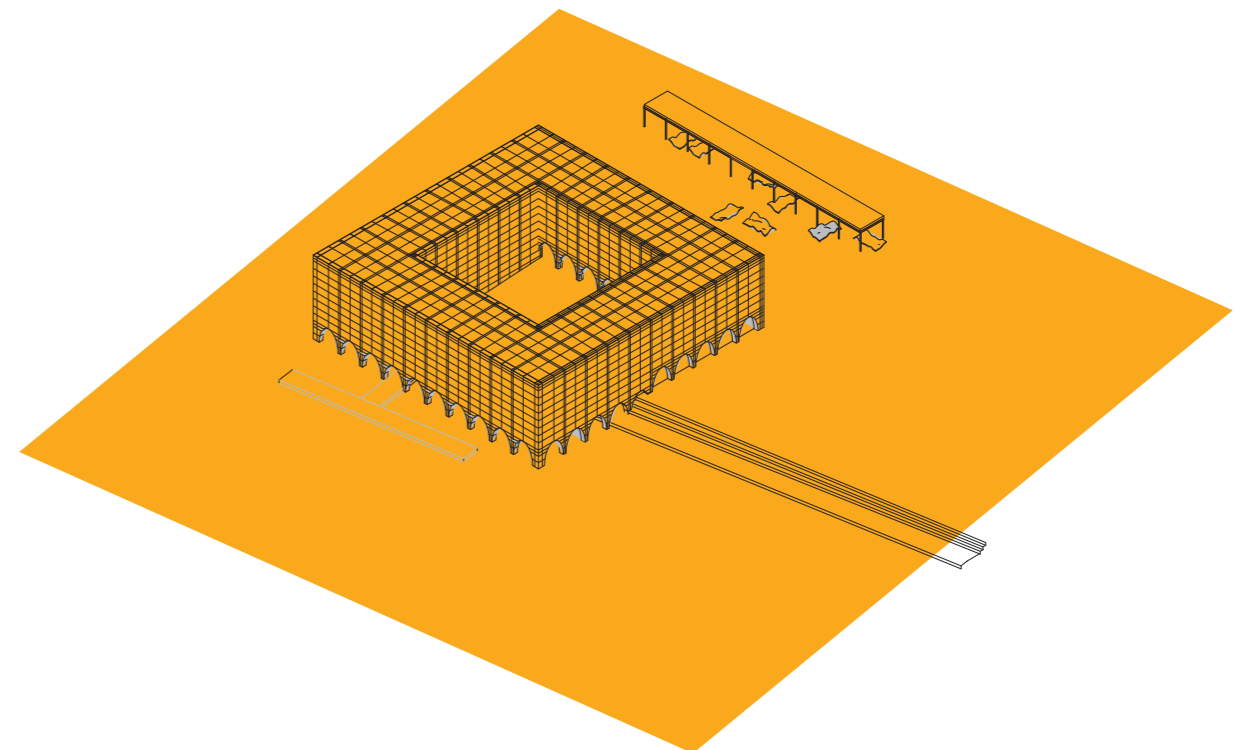
Objekt i jeho okolí jsou řešeny ve stejném barevném provedení.. Z hlediska materiálu jsou ovšem od sebe dost odlišní. Objekt je stroze ze sklobetonových desek přes které je „přehozena“ průsvitná fasáda z jemné kovové sítě. Náměstí okolo objektu je pokryto probarveným gumovým granulátem. Barevně se zde pohybujeme na škále oranžovo žlutá. Tato teplá, energická barva by měla nejen pomoci přinést více aktivity z hlediska veřejného prostoru, ale i upozorňovat a navádět lodě jako maják.

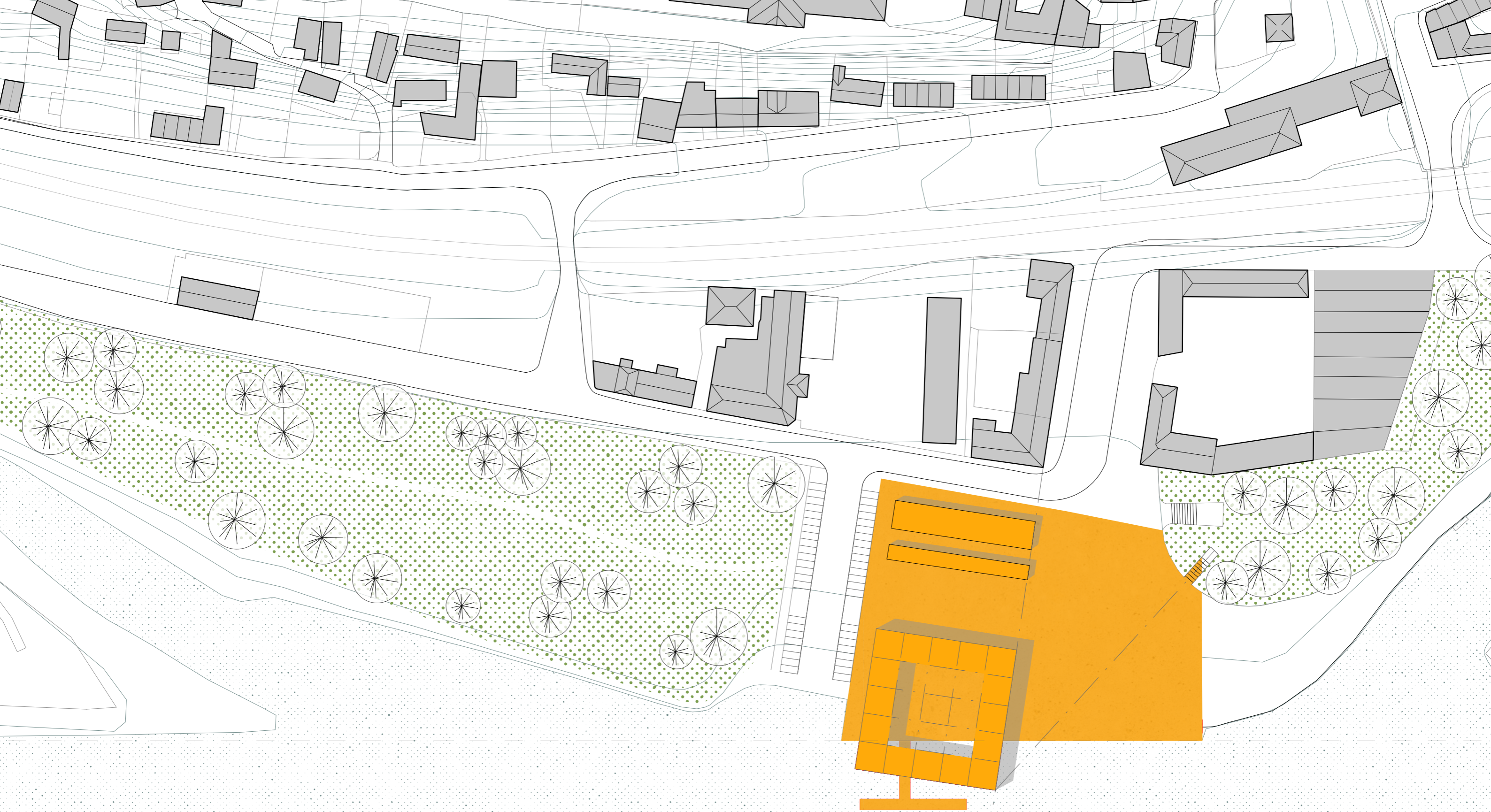


sc. Gallen

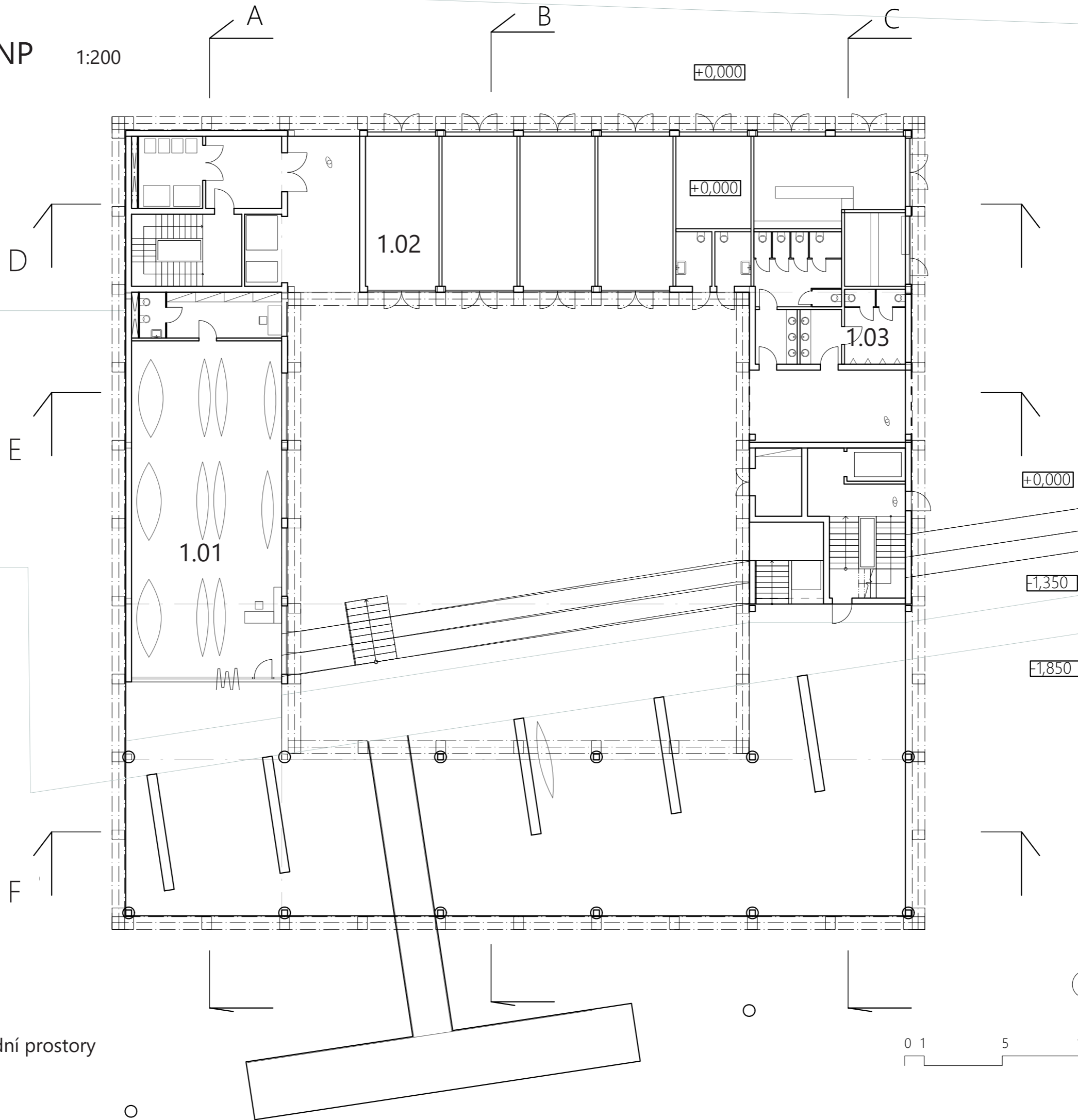


Edoardo Tresoldi



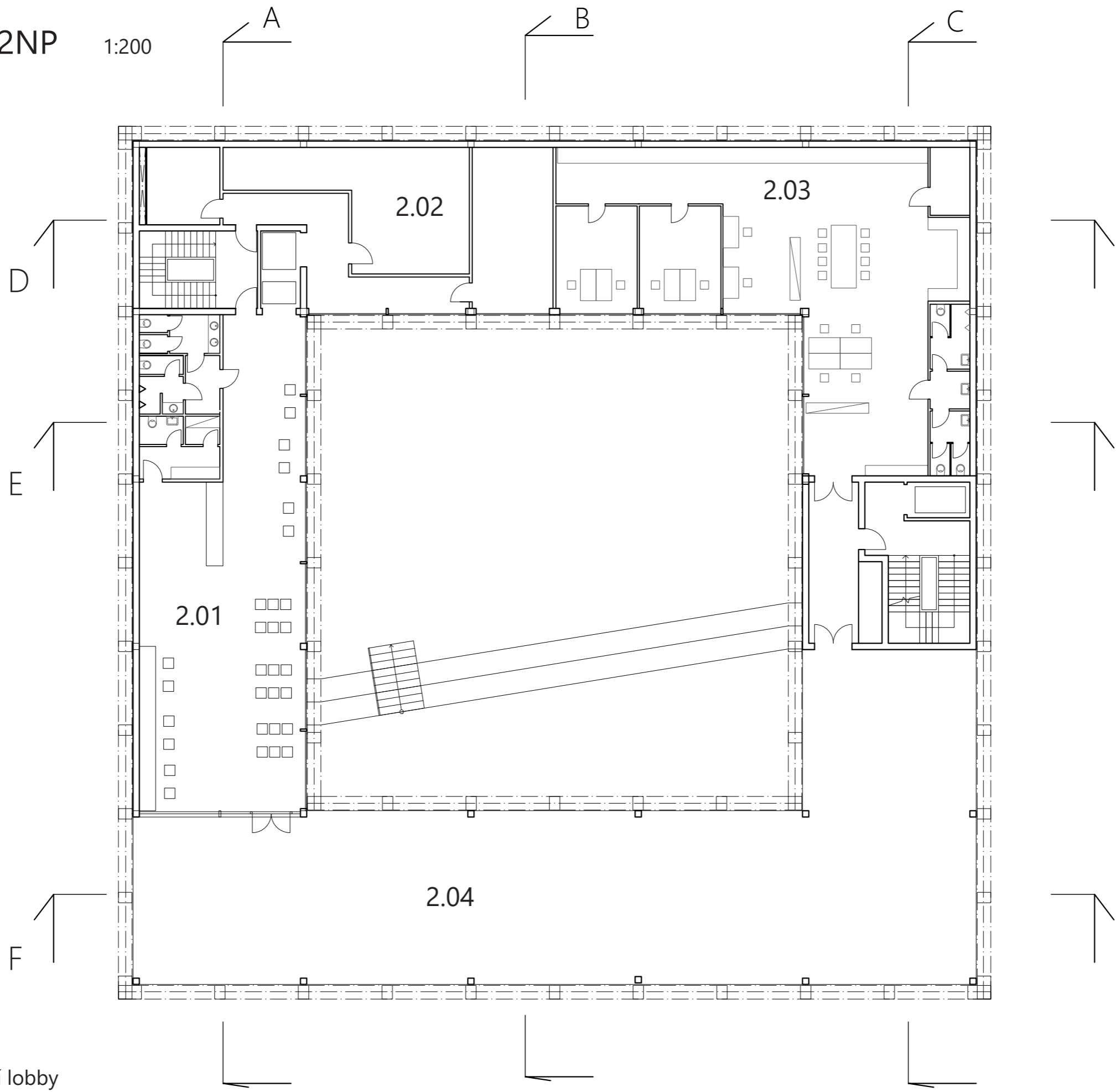


1NP 1:200



- 1.01 půjčovna lodí
- 1.02 pronajímatelné obchodní prostory
- 1.03 veřejné WC

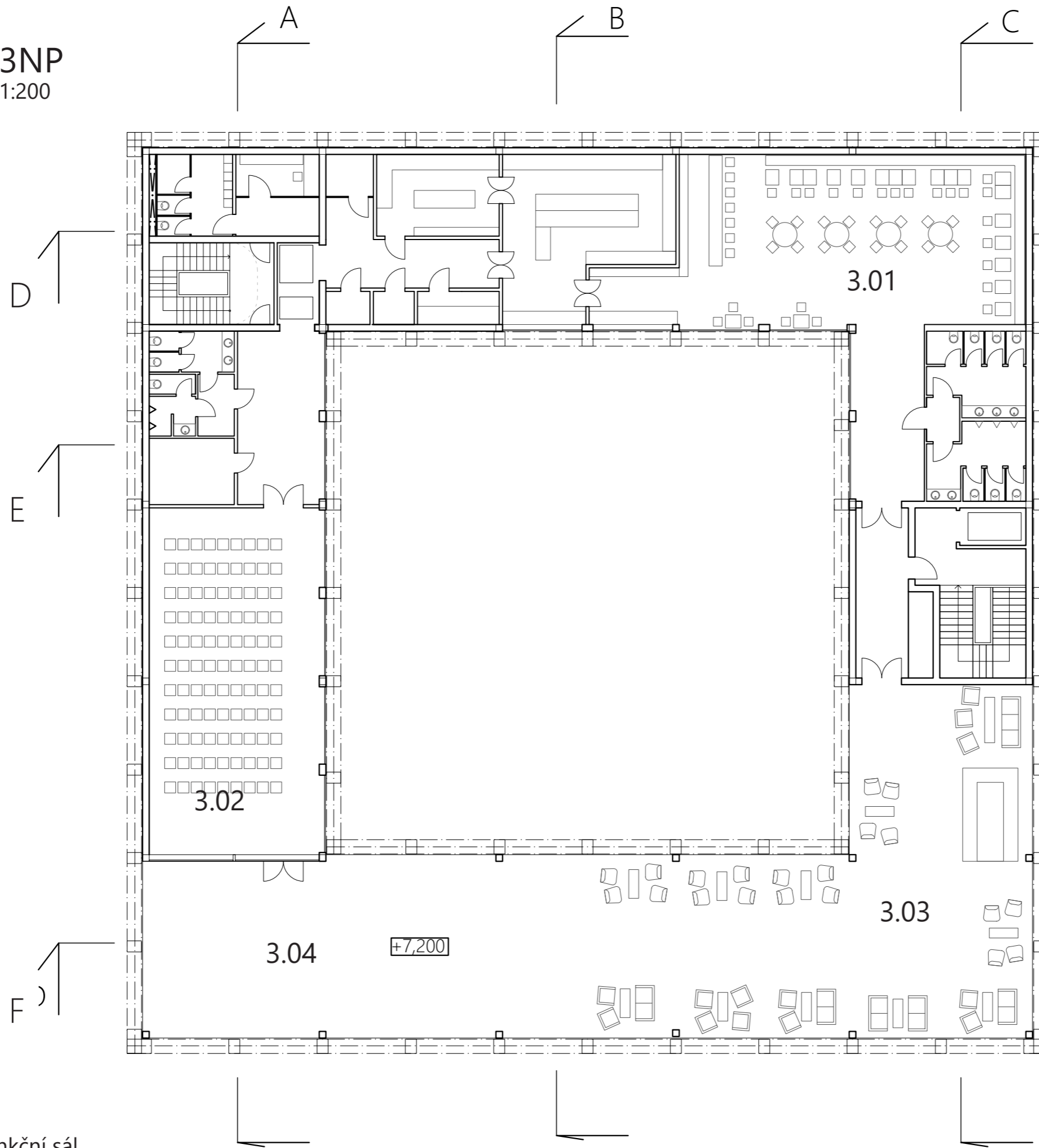
2NP 1:200



- 2.01 info centrum a přístavní lobby
- 2.02 technické místnosti
- 2.03 kanceláře
- 2.04 terasa

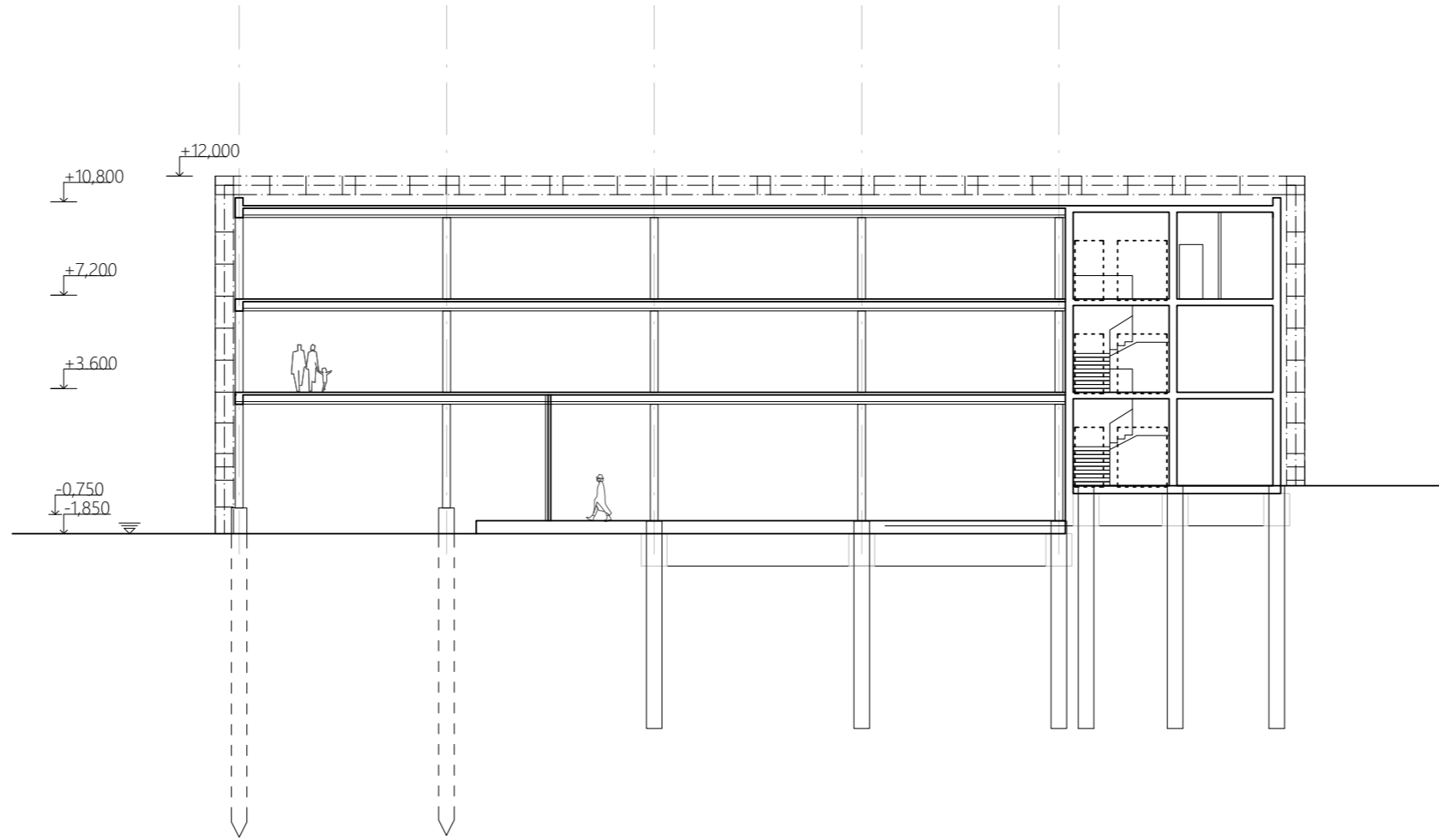
0 1 5 10 m

3NP
1:200

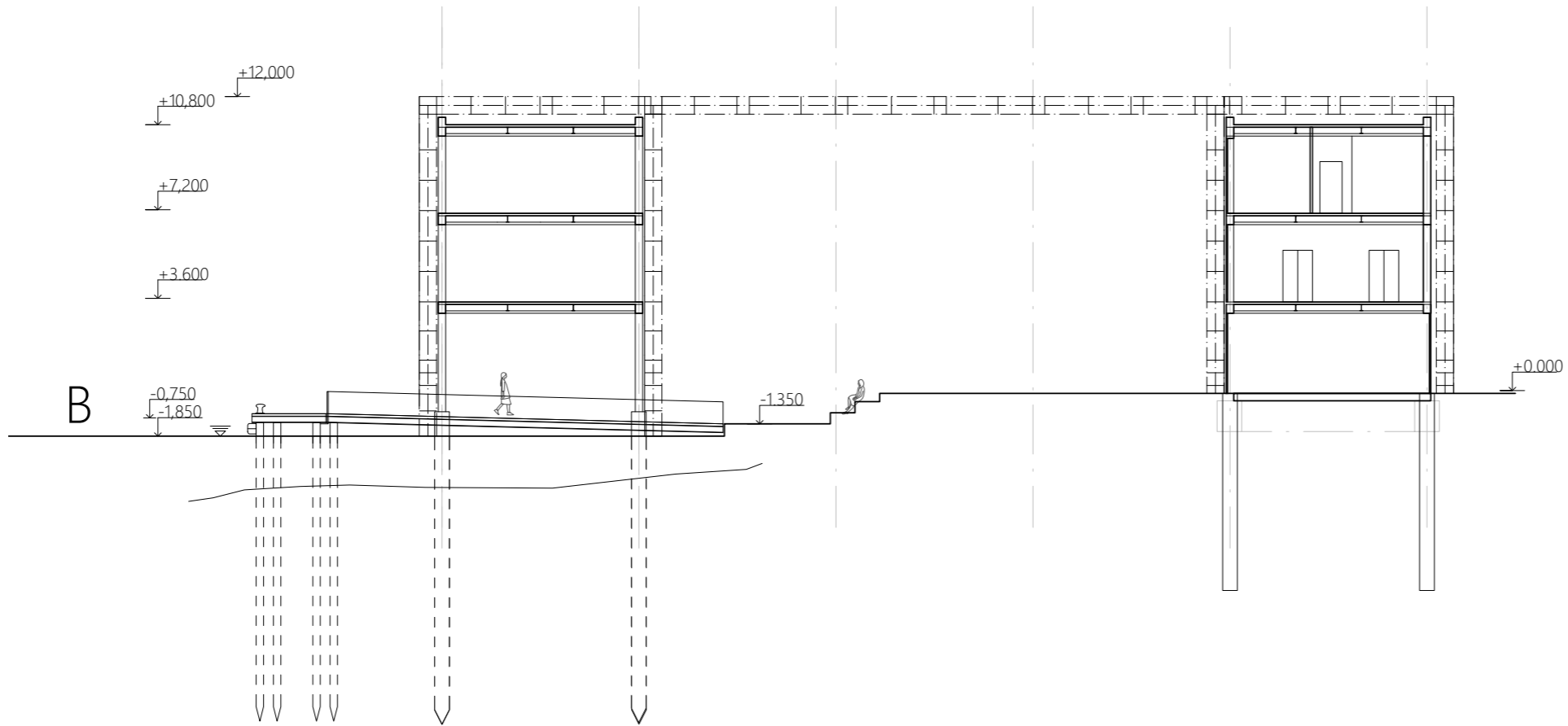


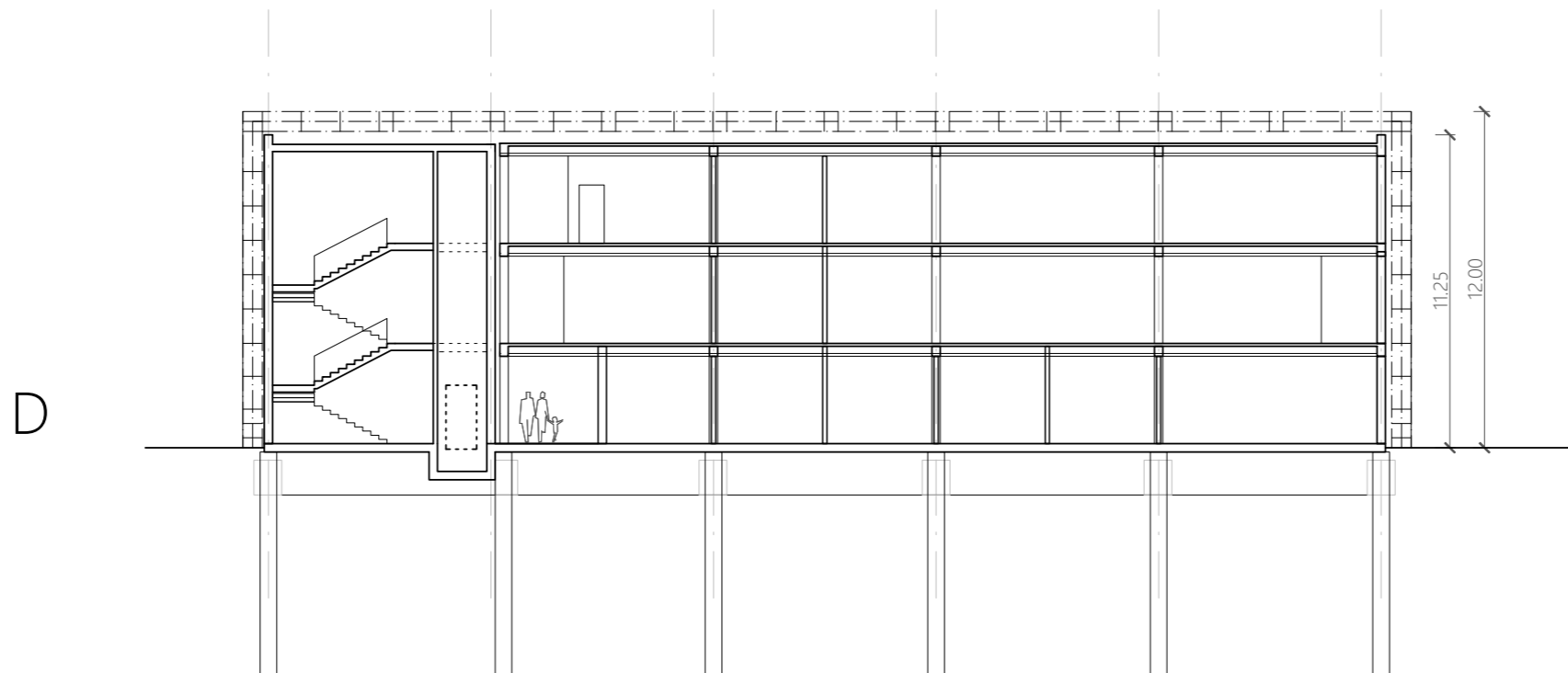
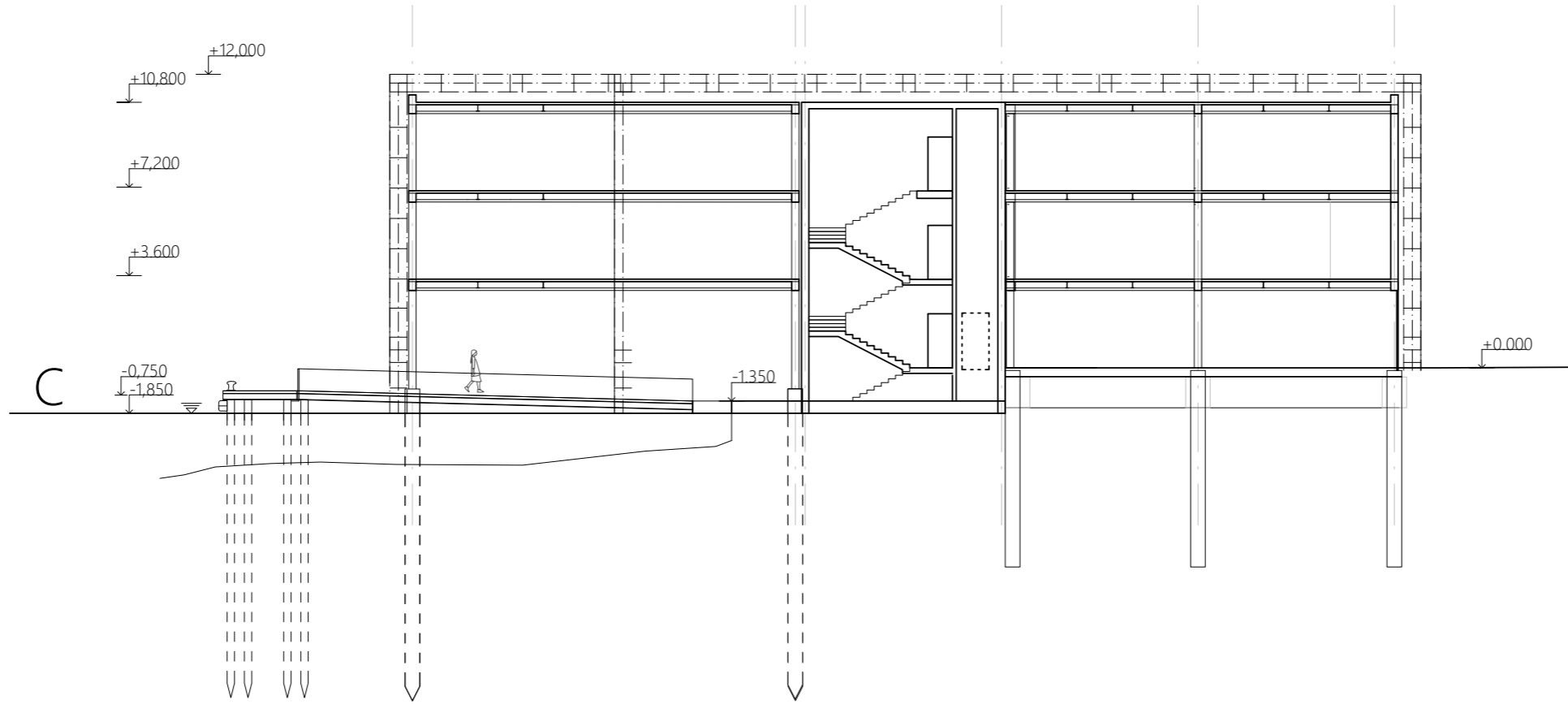
- 3.01 restaurace
- 3.02 pronajímatelný multifunkční sál
- 3.03 terasový bar
- 3.04 terasa

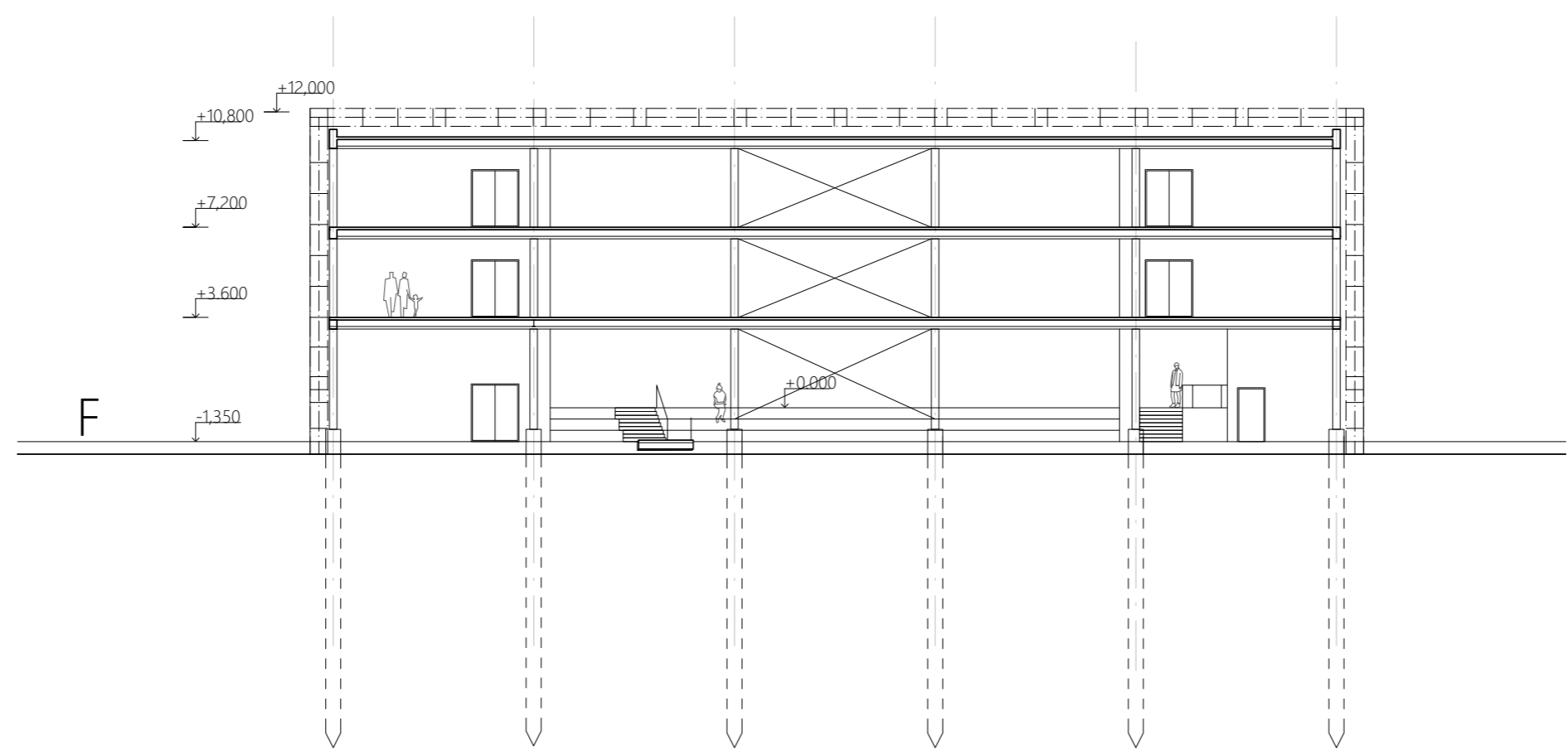
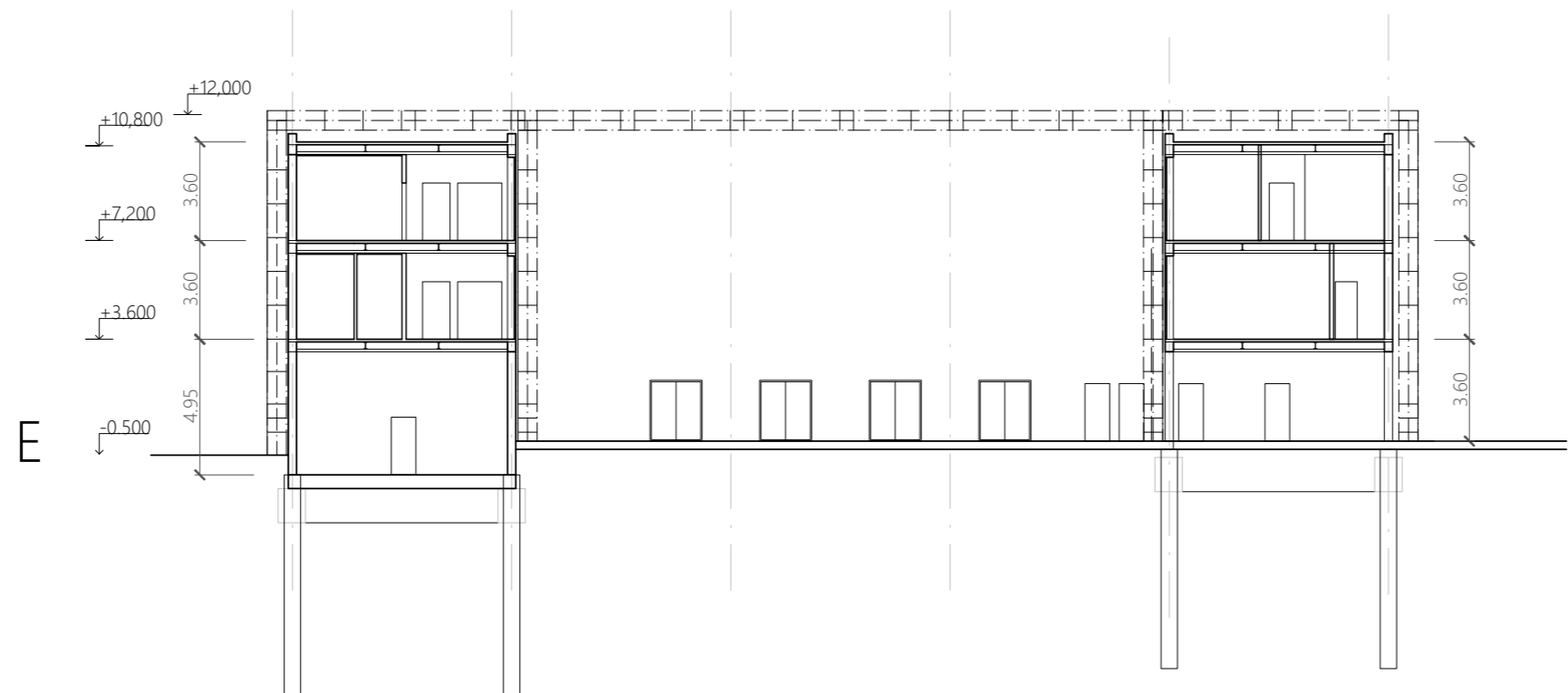
A



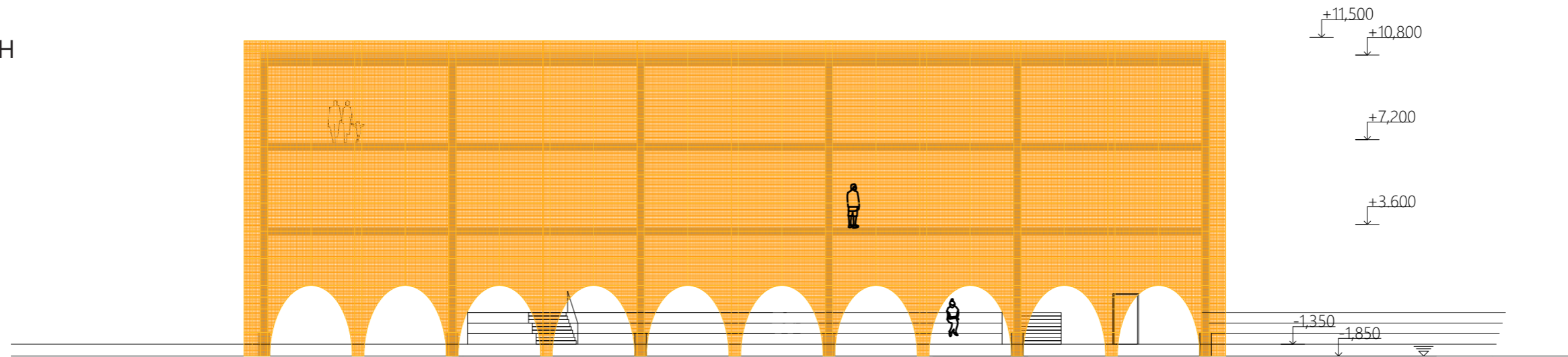
B



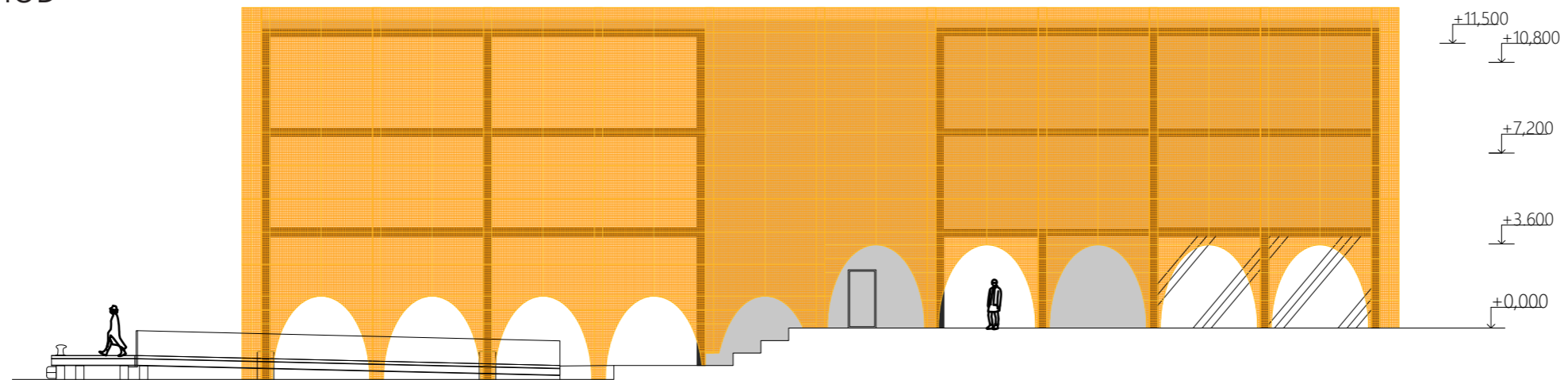




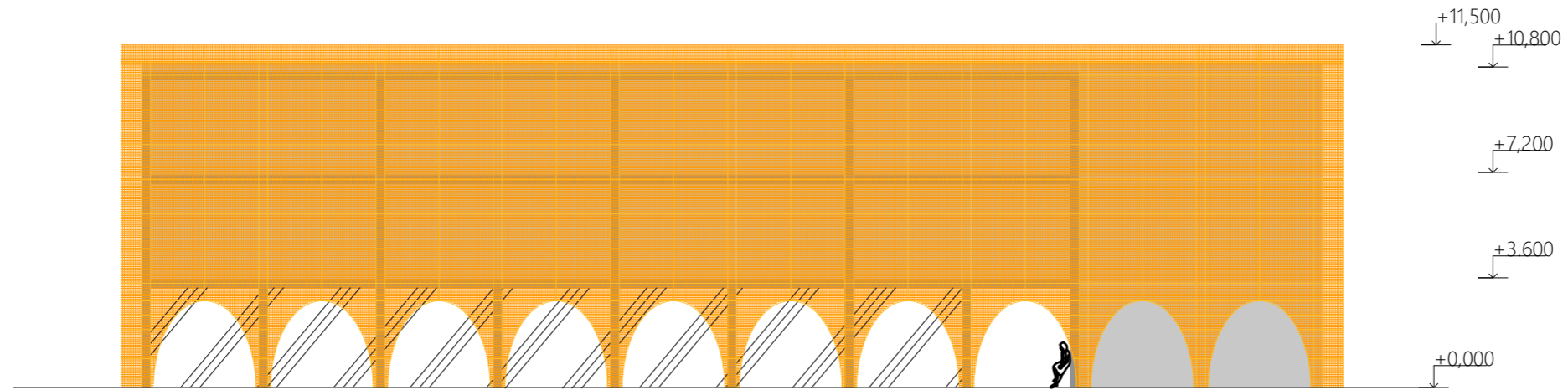
POHLED JIH



POHLED VÝCHOD



POHLED SEVER



POHLED ZÁPAD

