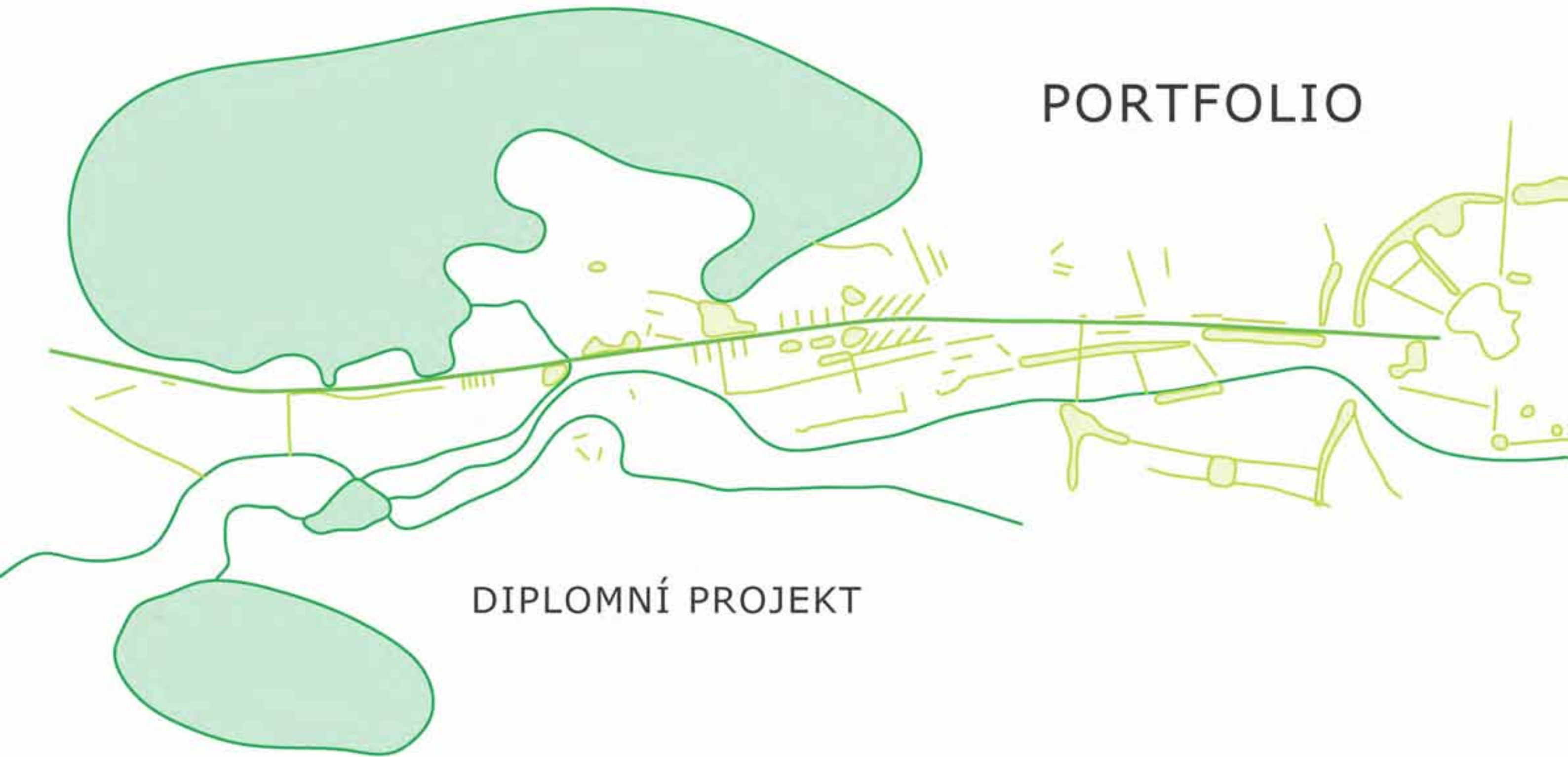


PORTFOLIO



DIPLOMNÍ PROJEKT

REVITALIZACE VEŘEJNÉHO PROSTORU ULICE EVROPSKÁ, PRAHA 6

VYPRACOVAL: BC. JAN ŠTĚRBA
VEDOUCÍ PRÁCE: DOC. ING. ARCH. JAN JEHLÍK
KONZULTANTKA: ING. RADMILA FINGEROVÁ

FA ČVUT PRAHA
ÚSTAV URBANISMU
LETNÍ SEMESTR 2010/2011

| | |
|---|----|
| OBSAH | 01 |
| PROHLÁŠENÍ DIPLOMANTA | 02 |
| PRŮVODNÍ ZPRÁVA | 03 |
| ANALÝZY | |
| - ŠIRŠÍ VZTAHY OBECNĚ | 06 |
| - KOMPOZIČNÍ PRVKY | 07 |
| - KULTURNÍ HODNOTY A PAMÁTKOVÁ PÉČE | 08 |
| KONCEPT | |
| - PŘÍRODNÍ POMĚRY | 09 |
| - DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA | 10 |
| - URBANISMUS | 11 |
| - CELEK | 12 |
| NÁVRH | |
| - TŘI VYBRANÉ LOKALITY - PODROBNÝ NÁVRH | |
| - LOKALITA 4 | 13 |
| - LOKALITA 6b | 15 |
| - LOKALITA 9 | 17 |
| - VŠECHNY LOKALITY KONCEPČNÍ NÁVRH | |
| - LOKALITY 1, 2, 3 | 19 |
| - LOKALITY 4, 5 | 20 |
| - LOKALITA 6 | 21 |
| - LOKALITY 7, 8, 9 | 22 |
| - LOKALITY 10, 11 | 23 |

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY**

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Jan Štěrba
AR 2010/2011, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) REVITALIZACE VEŘEJNÉHO PROSTORU ULICE EVROPSKÁ, PRAHA 6
(A.J) REVITALISATION OF THE PUBLIC SPACE ON EVROPSKA, PRAGUE 6

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce: doc. Ing. arch. Jan Jehlík Ústav: 15119 Ústav urbanismu

Oponent práce: Ing. arch. Ivan Lejčar

Klíčová slova (česká): veřejné prostory, městská třída, uliční profil, městská zeleň

Anotace (česká): Projekt se zabývá koncepčním návrhem revitalizace veřejného prostoru ulice Evropská a zvýšením jejího obytného standardu. Hlavním cílem je přeměna výrazně dopravně zatížené ulice v plnohodnotnou městskou třídu s vyváženým poměrem jednotlivých složek (sociální, kulturní, urbánní, dopravní, přírodní atd...).

Anotace (anglická): The project deals with the conceptual design of the revitalization of the public space located on Evropská Street. The aim of this project is to increase its living standards and the main objective is to transform the current street burdened with dense traffic into a fully-fledged city avenue where the social, cultural, urban, traffic and natural elements will be in harmony.

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.“

(Celý text metodického pokynu je na www.FA.studium/ke-stazeni)

V Praze dne 20. května 2011


podpis autora-diplomanta

Úvod

Tento diplomní projekt se zabývá koncepčním návrhem revitalizace veřejného prostoru ulice Evropská na Praze 6. Pro šíři tématu je práce spíše konceptem, než konkrétním návrhem. Snaží se komplexně postihnout danou problematiku a vyvodit z ní základní kroky vedoucí k požadovanému cíli, tedy utvoření plnohodnotného životního prostředí (prostoru) v organismu města a krajiny obecně.

1. Identifikační údaje

- obec: Praha
- městská část: Praha 6
- katastrální území: Dejvice,
Liboc,
Vokovice,
Veleslavín,
Ruzyně
- celková délka: cca 6,9 km
- délka řešeného úseku: cca 5,1 km

2. Analytická část

Ulice Evropská se nachází na západní straně Prahy a je jednou z jejích významných radiálních komunikací, které pronikají z okraje města poměrně hluboko do jeho organismu. Základní charakteristické rysy této komunikace jsou:

- přírodní a krajinné rysy:

- přímé vazby na významné krajinné a přírodní koridory a celky
- okolní terén je místy členitý a nabízí atraktivní pohledové momenty
- v blízkosti (především v přírodním parku Šárka-Lysolaje) se vyskytují výrazné terénní útvary

- dopravní rysy:

- přímá vazba na vyšší systémy komunikací - Pražský okruh
- sama je významnou radiální komunikací přivádějící dopravu do centra Prahy
- přímá vazba na mezinárodní letiště Ruzyně (plánovaná rychlodráha Praha-Kladno)
- přímá vazba na trasu metra A (plánované prodloužení)
- východní koncový bod významným terminálem pro vazby Praha - region

- urbanisticko-architektonické rysy:

- v okolí významná vyhlídková místa
- východní část se kryje s historickou urbanizační osou
- přítomny významné stavební dominanty
- různorodá zástavba, mnoho specifických lokalit

- kulturně-civilizační rysy:

- urbanizovanější východní strana nabízí mnoho kulturně historických hodnot
- západní strana více vzdálená od centra je výrazně chudší

3. Koncept

Koncept práce je řešen ve třech základních tematických okruzích: krajině-přírodní koncept, dopravní koncept a urbanisticko-architektonický koncept. V každé kapitole jsou identifikovány základní předpoklady a požadavky, které spolu tvoří celek, ze kterého vychází návrh.

3.1 Krajině-přírodní koncept

Z hlediska přírodních poměrů lze území rozdělit do tří oblastí: západní, střední a východní.

V západní části převažují plochy krajinné zeleně - přímé napojení na přírodní park Šárka-Lysolaje v několika místech.

Ve střední části převažují menší plochy městské zeleně v prostoru mezi jednotlivými objekty, především "sídlištní" panelovou výstavbou.

Ve východní části namísto toho převažují menší plochy zeleně v prostoru mezi bloky - parkově upravené plochy.

Tento systém je poměrně výraznou měrou doplněn soukromou zelení v zahradách rodinných domů. Celková situace v místě průběhu ulice Evropská je ale nevyhovující, neboť v rámci uličního profilu je zeleně použito minimálně. Dochází tak k narušení přirozené kontinuity zeleně a vzniká jakýsi asfalto-betonový zářez v krajině.

Konceptně je tedy navržen doplňující koridor zeleně, který je umístěn přímo do uličního prostoru. Jednak doplňuje stávající strukturu zeleně a vytváří kontinuální přechod mezi jednotlivými oblastmi zeleně, dále ho lze chápat jako prodloužené „chapadlo“ přírodního parku Šárka-Lysolaje, které proniká do města. Tato interpretace by byla možná, kdyby se v realizaci podařil udržet pás zeleně souvislý.

Snahou je tedy vnést přírodní prvek do urbánního prostoru a vytvořit harmonický celek.

Návrh řeší pouze zeleň v uličním profilu a předpokládá, že budou navazovat další kroky, v nichž se důkladně zhodnotí a revitalizuje v potřebné míře zeleň v přidružených prostorech.

3.2 Dopravní koncept

Dopravní otázka je pro ulici Evropská stěžejním bodem. V současné době jí zcela dominuje, především v podobě individuální automobilové dopravy (IAD), která utlačuje ostatní uživatele komunikace. Do budoucna by bylo dobré, kdyby se tento nepoměr změnil v rovnovážný stav mezi individuální a hromadnou dopravou. Dále by měly být podpořeny i jiné způsoby přepravy, především cyklistika, která by se měla stát rovnoprávným hráčem na poli dopravy.

Koncept předpokládá následující:

Oblast má čtyři dopravně významné uzly, které jsou dány na základě stávajících podmínek a plánovaných změn v městské i příměstské hromadné dopravě.

Dva stávající jsou určeny svou polohou v organismu města a jsou hraničními body řešeného úseku ulice Evropská: na západě je to konečná stanice tramvajových linek Divoká Šárka s vazbou na autobusové linky obsluhující okolní oblasti. Nachází se zde hlavní vstup do přírodního parku Šárka-Lysolaje z jeho západní strany a toto místo by mělo plnit funkci lokálního centra oblasti. Druhým hraničním bodem řešeného území (na východě) je Vítězné náměstí, které je centrem nejenom s lokálním,

ale i celoměstským významem.

Realizací rychlodráhy Praha-Kladno (se stanicí Letiště Ruzyně) a prodloužením trasy metra A (se dvěma stanicemi na ulici Evropská) vznikají dva nové přestupní terminály, které výrazně ovlivní dopravní podmínky v oblasti. V západní polovině to bude stanice Veleslavín, v budoucnu nejvýznamnější dopravní uzel ulice Evropská. Zde by měly končit příměstské autobusové linky v návaznosti na rychlodráhu, metro, a tramvajovou dopravu. Dále by zde mělo být realizováno záchytné parkoviště P+R, čímž by měl být snížen objem vozidel směřujících do centrální části města.

Posledním dopravním uzlem je plánovaná stanice metra Červený vrch (východní polovina) opět s vazbou na tramvajovou a autobusovou (vnitroměstskou) dopravu a na konečnou stanici příměstských autobusových linek.

Konceptní návrh počítá s realizací všech zmíněných úprav, čímž by mělo dojít ke změně přepravních podmínek a nároků. Rozšířená nabídka hromadné dopravy by měla vést ke snížení objemu individuální automobilové dopravy, což se v návrhu projeví ve změně struktury a organizaci uličního profilu a prostoru věnovaném jednotlivým modům dopravy.

Ulice Evropská je tak rozdělena do dvou úseků uzlem stanice Veleslavín. Ve východní části (Veleslavín - Vítězné náměstí) je navržena pro automobilovou dopravu dvoupruhová komunikace - jeden pruh pro každý směr s přidaným pruhem pro cyklisty - namísto stávající čtyř pruhové, což výrazně rozšíří možnosti realizace krajinného konceptu. V západní části (Veleslavín - Divoká Šárka) je ponechán čtyřpruh, který je ale rozdělen mezi individuální automobilovou dopravu - jeden pruh v každém směru - a jiné módy dopravy na vozovce: vyhrazený společný pruh v každém směru pro autobusy, cyklisty a taxi.

Zásadní koncepční změnou je posun tramvajového tělesa k jižní straně komunikace namísto stávající pozice v její ose. Důvodem reorganizace je sloučení jednotlivých módů dopravy do souvislých pásů. Především automobilové dopravy, aby zbytek komunikace nebyl v jejím „obklíčení“. Překonání komunikace pro chodce pak bude mnohem přehlednější. Druhým důvodem je fakt, že se na jižní straně ulice nachází více významných veřejných prostranství využívaných chodci (předprostory významných budov, prostory s charakterem náměstí/centra, parky). Jejich vazba na hromadnou dopravu, v tomto případě především tramvajovou, bude přímá, bez překonávání automobilového provozu.

Oba předchozí koncepční principy (zúžení profilu pro motoristy a posun tramvajového tělesa na stranu komunikace) jsou podpořeny realizacemi z měst v západní Evropě (Bordeaux, Toulouse a další), kde se postupně uplatňuje politika města vstřícného k jiným způsobům přepravy než je individuální automobilová.

Dalším významným bodem je přidání cyklistického pruhu v celé délce komunikace oproti stávající situaci, kdy je pruh jen někde a má mnoho kolizních míst (překážky v cestě, ukončení před přechody apod.). Cyklistický pruh je přiřazen k pruhu pro motoristy, protože i cyklisté se mohou pohybovat poměrně rychle a kdyby byli přiřazeni k chodcům, mohlo by to způsobovat mnohé komplikace a střety. Dalším důvodem je snaha o vytvoření komunikace, kde se různé módy přepravy navzájem respektují, tedy i motoristé by měli přizpůsobovat svou jízdu prostředí, kterým se pohybují, což se v současné situaci moc neděje.

Rozšířením návrhu by mohlo být doplnění pruhů pro cyklisty pro „pomalou jízdu“ do prostoru chodců v místech, kde to dovoluje uliční profil a kde by to mělo význam. Tento pruh by pak sloužil například pro jízdu s dětmi na kratší

vzdálenosti apod. Tento doplňkový systém by bylo ale nutné důkladně promyslet, aby byl funkční.

3.3 Urbanisticko-architektonický koncept

Definice významných veřejných prostranství, která na sebe vážou funkce a děje, je základem k pochopení struktury veřejného prostoru celé oblasti. Lokální centra jako srdce jednotlivých oblastí jsou doplněna dalšími významnými prostranstvími, předprostory významných objektů a významnými plochami zeleně. Tím je dána základní hierarchie veřejného prostoru napomáhající orientaci v něm.

Dále jsou navrženy rozvojové plochy, jejichž pojednání by mělo přiměřeně doplnit městskou strukturu, většinou jsou vázány na hlavní dopravní uzly (Veleslavín, Červený vrch).

Koncept se snaží rozvinout potenciál jednotlivých míst, podpořit jejich rozvoj a zapojení do celkového systému veřejného prostoru. Spojitost celé ulice by pak měla zajistit změna jejího charakteru v souvislou městskou třídu, na níž jsou přirozeně napojena jednotlivá významná prostranství. Cílem je udržení charakteru linearitu, který je pro tuto ulici typický.

3.4 Celkový koncept

Celkový koncept přeměny ulice Evropská je založen na přerodu v městskou třídu (bulvár) umožňující rozvinutí charakteru jednotlivých výše specifikovaných významných míst, lokalit, uzlů a jejich odpovídající propojení. Otevřenost, vzdušnost, kontakt se zelení, vyvážený prostor pro různé funkce a děje. Cílem je zvýšení obytného a užitného standardu pro nejširší spektrum uživatelů této části města.

V rámci další práce je ulice rozdělena rámcově do jednotlivých lokalit vzájemně odlišných především charakterem okolní zástavby a prostranstvími v bezprostřední blízkosti. Většinu z oblastí je pak možné dále rozdělit na menší specifické části. Vybraným třem lokalitám, případně jejich částem, se věnuje hlavní oddíl návrhové části této práce.

V závěru je nastíněn stručný přehled (ne úplný) koncepčních zásahů v prostorech přiléhajících k uličnímu profilu. Snahou je ukázat, jakým směrem by se úpravy měly ubírat, aby vznikl příjemný kontinuální prostor umožňující bohaté využití.

4. Návrh

Návrh se zabývá koncepčním uspořádáním uličního profilu tří vybraných lokalit, řešeny jsou úseky mezi dopravními uzly, křižovatkami. Snahou je naplnit jednotlivé body konceptu ve vzájemném vyváženém poměru.

Každá lokalita je ukázána v širším kontextu s vyznačením základního uspořádání uličního profilu - jednotlivých pruhů pro různé uživatele.

Následuje schematický půdorys a řez s vyznačením základních modulových rozměrů jednotlivých složek profilu.

Dále je představena koncepční skica pro představu charakteru prostoru. Ta je doplněna fotografií stávajícího stavu pro porovnání.

Návrh zůstává v úrovni konceptu a neřeší například přesnou osovou vzdálenost kmenů stromů a jejich výšku, i když se tyto informace ve výkresech vyskytují, jsou pouze informativní. V případě realizace tohoto návrhu by bylo nutné detailně vyřešit návaznosti na ostatní lokality, dopravní situaci apod., což je nad rámec zadání této práce.

V závěru jsou představeny jednotlivé oblasti s fotodokumentací některých koncepčních zásahů, snahou bylo zmínit nejvýznamnější z nich.

Závěr

Celkově se tedy práce snaží o pochopení a popis základních principů a mechanismů, které by měly vést ke zlepšení a zkvalitnění veřejného prostoru ulice Evropská, a o jejich aplikaci na úrovni koncepčního návrhu. Takovýto postup by pak mohl být aplikován na další pražské ulice (potenciální městské třídy) radiálního typu jako je např. ulice Plzeňská.



zdroj: Utvar rozvoje hlavního města Prahy, www.urm.cz

ULICE EVROPSKÁ

KRAJINA, PŘÍRODA, ZELEŇ

- Vyznamné přírodní osy zeleně
- Vazby zeleně do regionu
- Vyznamné koridory zeleně
- Vyznamné komplexy zeleně
- ▨ Přírodní parky
- Maloplošná zvláště chráněná území
- ▨ Práci oblasti Natura 2000
- ▨ Nadregionální biocentra
- ▨ Regionální biocentra
- Nadregionální biokoridory
- Regionální biokoridory

- přímé vazby na významné krajinné systémy a celky, kterým dělá hranici nebo bariéru

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

- Zdroje vody
- Nadřazené vodovodní řady
- Nadřazené kanalizační sběrače a stoky
- ČOV podléjící se na čištění odpadních vod Prahy
- Nadzemní elektrické vedení VVN
- VVTL plynovody
- VTL plynovody
- Regulační stanice VVTL / VTL podléjící se na zásobování Prahy
- Vysílací zařízení

- nadzemní el. vedení VVN - limitní faktor návrhu

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- Dálnice a rychlostní komunikace, Pražský okruh (SOKP)
- Ostatní významné komunikace
- Vyznamné železniční tratě
- Trasy metra
- Vyznamné dopravní terminály pro vazby Praha - region
- ✈ Mezinárodní letiště Ruzyně
- Oblasti zasažené provozem letišť

- přímá vazba na mezinárodní letiště Ruzyně
 - přímá vazba na Pražský okruh
 - přímá vazba na trasu metra A
 - východní koncový bod významným terminálem pro vazby Praha - region

URBANISMUS

- Historické jádro města
- Vnitřní kompaktní město
- Vnější kompaktní město
- Vnější pásmo
- Cetoměstské centrum hl. města Prahy
- Významná městská centra

- východní koncový bod významným městským centrem

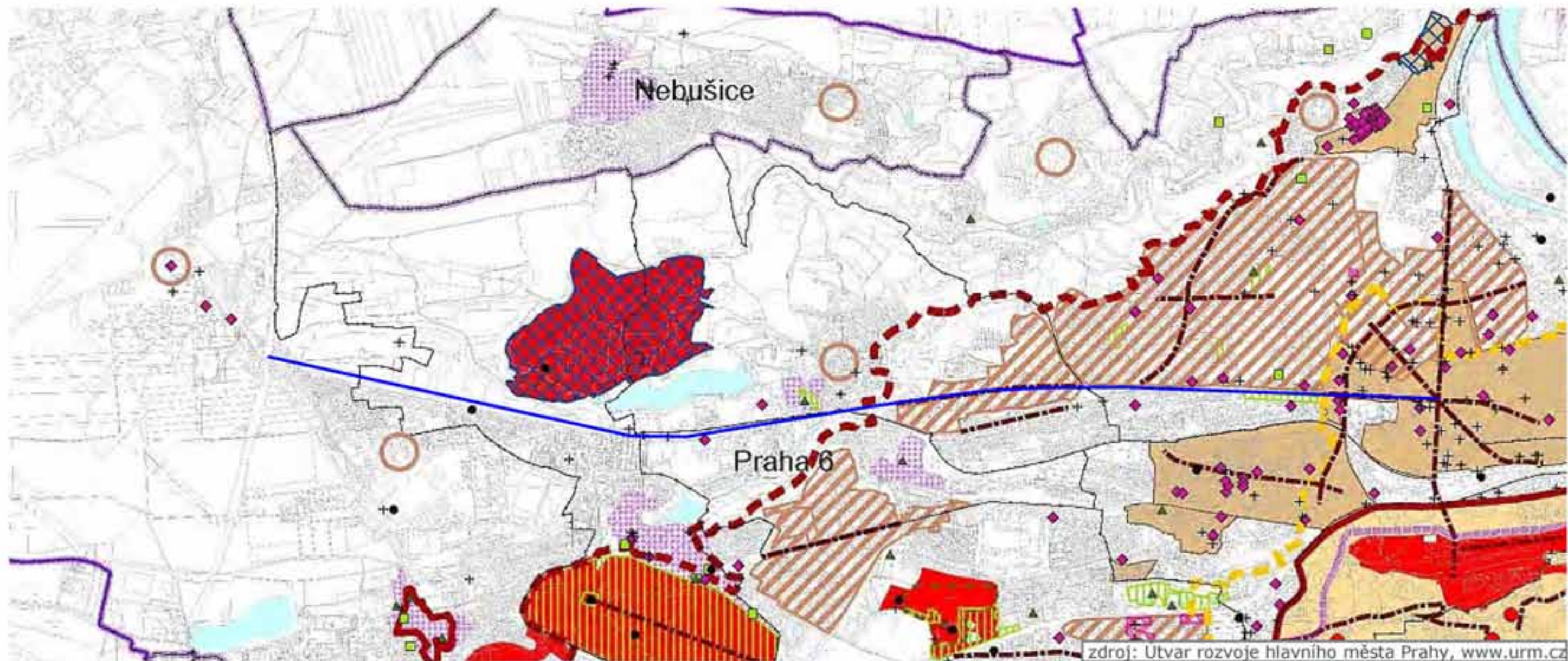


KOMPOZIČNÍ PRVKY

- | | | | |
|---|----------------------------|---|--|
|  | Přírodní osy zeleně |  | Významné stavební dominanty |
|  | Souvislé plochy zeleně |  | Významná vyhlídková místa včetně pohledových výsečí |
|  | Hodnotné plochy zeleně |  | Pohledový horizont I historického jádra – oblasti viditelné z PPR |
|  | Pohledově exponované svahy |  | Pohledový horizont II historického jádra – oblasti viditelné z PPR a jejího ochranného pásma |
|  | Výrazné terénní útvary |  | Pražská kotlina a lokality pohledově exponované z Památkové rezervace v hl. m. Praze |
|  | Skalní stěny a lomy |  | Historické urbanizační osy |
| | |  | ULICE EVROPSKÁ |

- okolní terén je místy členitý a nabízí atraktivní pohledové momenty
- v blízkosti (především v přírodním parku Šárka-Lysolaje) se vyskytují výrazné terénní útvary


- v okolí významná vyhlídková místa
- východní část se kryje s historickou urbanizační osou
- přítomny významné stavební dominanty



KULTURNÍ HODNOTY A PAMÁTKOVÁ OCHRANA

- | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | Památková rezervace v hlavním městě Praze | | Historicky významné stavby a soubory * | | Kompoziční osy |
| | Ochranné pasmo Památkové rezervace v hlavním městě Praze | | Historicky významné stavby a soubory - zaniklé * | | Území se zákazem výškových staveb dle ÚPnSU HMP |
| | Památkové rezervace Stodůlky a Ruzyně | | Architektonicky cenné stavby a soubory * | | ULICE EVROPSKÁ |
| | Památkové zóny vyhlášené | | Architektonicky cenné stavby a soubory * | | |
| | Národní kulturní památky | | Cenné urbanistické soubory | | - urbanizovanější východní strana nabízí mnohem více historických hodnot |
| | Národní kulturní památky | | Ostatní pozoruhodné urbanistické soubory | | - západní strana více vzdálená od centra je výrazně chudší |
| | Archeologické lokality | | Místa významných událostí * | | |
| | Historické zahrady a hřbitovy * | | Pietní místa a válečné hroby * | | |
| | Historické zahrady a hřbitovy * | | Historická jádra obcí dle ÚPnSU HMP | | |
| | Historicky významné stavby * | | | | |



- | | | | | | |
|---|------------------------|---|--------------------------|---|-------------------------|
|  | PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ |  | KORIDORY KRAJINNÉ ZELENĚ |  | NAVRŽENÝ KORIDOR ZELENĚ |
|  | PLOCHY MĚSTSKÉ ZELENĚ |  | KORIDORY MĚSTSKÉ ZELENĚ | | |

Z hlediska přírodních poměrů lze území rozdělit do tří oblastí: západní, střední a východní.

V západní části převažují plochy krajinné zeleně - přímé napojení na přírodní park Šárka-Lysolaje v několika místech.

Ve střední části převažují menší plochy městské zeleně v prostoru mezi jednotlivými objekty, především "sídlíštní" panelovou výstavbou.

Ve východní části namísto toho převažují menší plochy zeleně v prostoru mezi bloky - parkově upravené plochy.

Tento systém je poměrně výraznou měrou doplněn soukromou zelení v zahradách rodinných domů. Celková situace v místě průběhu ulice Evropská je ale nevyhovující, neboť v rámci uličního profilu je zeleně použito minimálně. Dochází tak k narušení přirozené kontinuity zeleně a vzniká jakýsi asfalto-betonový zářez v krajině.

Koncepčně je tedy navržen doplňující koridor zeleně, který je umístěn přímo do uličního prostoru. Jednak doplňuje stávající strukturu zeleně a vytváří kontinuální přechod mezi jednotlivými oblastmi zeleně, dále ho lze chápat jako prodloužené „chapidlo“ přírodního parku Šárka-Lysolaje, které proniká do města. Tato interpretace by byla možná, kdyby se v realizaci podařil udržet pás zeleně souvislý.

Snahou je tedy vnést přírodní prvek do urbánního prostoru a vytvořit harmonický celek.

Návrh řeší pouze zeleň v uličním profilu a předpokládá, že budou navazovat další kroky, v nichž se důkladně zhodnotí a revitalizuje v potřebné míře zeleň v přidružených prostorech.



HROMADNÁ DOPRAVA (TRASY A ZASTÁVKY): ○ METRO — TRAM — RYCHLODRÁHA — BUS □ VÝZNAMNÉ DOPRAVNÍ UZLY
 INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA (HLAVNÍ SMĚRY A ODSTAVNÁ PARKOVIŠTĚ): —

Dopravní otázka je pro ulici Evropská stěžejním bodem. V současné době jí zcela dominuje, především v podobě individuální automobilové dopravy (IAD), která utlačuje ostatní uživatele komunikace. Do budoucna by bylo dobré, kdyby se tento nepoměr změnil v rovnovážný stav mezi individuální a hromadnou dopravou. Dále by měly být podpořeny i jiné způsoby přepravy, především cyklistika, která by se měla stát rovnoprávným hráčem na poli dopravy.

Koncept předpokládá následující:

Oblast má čtyři dopravně významné uzly, které jsou dány na základě stávajících podmínek a plánovaných změn v městské i příměstské hromadné dopravě.

Dva stávající jsou určeny svou polohou v organismu města a jsou hraničními body řešeného úseku ulice Evropská: na západě je to konečná stanice tramvajových linek Divoká Šárka s vazbou na autobusové linky obsluhující okolní oblasti. Nachází se zde hlavní vstup do přírodního parku Šárka-Lysolaje z jeho západní strany a toto místo by mělo plnit funkci lokálního centra oblasti. Druhým hraničním bodem řešeného území (na východě) je Vítězné náměstí, které je centrem nejenom s lokálním, ale i celoměstským významem.

Realizací rychlodráhy Praha-Kladno (se stanicí Letiště Ruzyně) a prodloužením trasy metra A (se dvěma stanicemi na ulici Evropská) vznikají dva nové přestupní terminály, které výrazně ovlivní dopravní podmínky v oblasti. V západní polovině to bude stanice Veleslavín, v budoucnu nejvýznamnější dopravní uzel ulice Evropská. Zde by měly končit příměstské autobusové linky v návaznosti na rychlodráhu, metro, a tramvajovou dopravu. Dále by zde mělo být realizováno zachytné parkoviště P+R, čímž by měl být snížen objem vozidel směřujících do centrální části města.

Posledním dopravním uzlem je plánovaná stanice metra Červený vrch (východní polovina) opět s vazbou na tramvajovou a autobusovou (vnitroměstskou) dopravu a na konečnou stanici příměstských autobusových linek.

Koncepční návrh počítá s realizací všech zmíněných úprav, čímž by mělo dojít ke změně přepravních podmínek a nároků. Rozšířená nabídka hromadné dopravy by měla vést ke snížení objemu individuální automobilové dopravy, což se v návrhu projeví ve změně struktury a organizaci uličního profilu a prostoru věnovaném jednotlivým módům dopravy.

Ulice Evropská je tak rozdělena do dvou úseků uzlem stanice Veleslavín. Ve východní části (Veleslavín - Vítězné náměstí) je navržena pro automobilovou dopravu dvoupruhová komunikace - jeden pruh pro každý směr s přidaným pruhem pro cyklisty - namísto stávající čtyřpruhové, což výrazně rozšíří možnosti realizace krajinného konceptu. V západní části (Veleslavín - Divoká Šárka) je ponechán čtyřpruh, který je ale rozdělen mezi individuální automobilovou dopravu - jeden pruh v každém směru - a jiné módy dopravy na vozovce: vyhrazený společný pruh v každém směru pro bus, cyklisty a taxi.



- | | | |
|--|--|--|
|  PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ |  VÝZNAMNÝ MĚSTSKÝ PROSTOR |  ULIČNÍ SÍŤ |
|  PLOCHY PARKOVĚ UPRAVENÉ ZELENĚ |  PŘEDPROSTOR VÝZNAMNÉ BUDOVOY | |
|  ROZVOJOVÉ PLOCHY |  LOKÁLNÍ CENTRUM | |

Definice významných veřejných prostranství, která na sebe vážou funkce a děje, je základem k pochopení struktury veřejného prostoru celé oblasti. Lokální centra jako srdce jednotlivých oblastí jsou doplněna dalšími významnými prostranstvími, předprostory významných objektů a významnými plochami zeleně. Tím je dána základní hierarchie veřejného prostoru napomáhající orientaci v něm.

Dále jsou navrženy rozvojové plochy, jejichž pojednání by mělo přiměřeně doplnit městskou strukturu, většinou jsou vázány na hlavní dopravní uzly (Velešlavín, Červený vrch).

Koncept se snaží rozvinout potenciál jednotlivých míst, podpořit jejich rozvoj a zapojení do celkového systému veřejného prostoru. Spojitost celé ulice by pak měla zajistit změna jejího charakteru v souvislou městskou třídu, na níž jsou přirozeně napojena jednotlivá významná prostranství. Cílem je udržení charakteru linearitu, který je pro tuto ulici typický.



0 LOKALITA
 ● VÝZNAMNÝ PROSTOR ZELENĚ
 ● VÝZNAMNÝ DOPRAVNÍ UZEL
 ● VÝZNAMNÝ URBÁNNÍ PROSTOR

Celkový koncept přeměny ulice Evropská je založen na přerodu v městskou třídu (bulvár) umožňující rozvinutí charakteru jednotlivých výše specifikovaných významných míst, lokalit, uzlů a jejich odpovídající propojení. Otevřenost, vzdušnost, kontakt se zelení, vyvážený prostor pro různé funkce a děje. Cílem je zvýšení obytného a užitného standardu pro nejširší spektrum uživatelů této části města.

V rámci další práce je ulice rozdělena rámcově do jednotlivých lokalit vzájemně odlišných především charakterem okolní zástavby a prostranstvími v bezprostřední blízkosti. Většinu z oblastí je pak možné dále rozdělit na menší specifické části. Vybraným třem lokalitám, případně jejich částem, se věnuje hlavní oddíl návrhové části této práce.

V závěru je nastíněn stručný přehled (ne úplný) koncepčních zásahů v prostorech přiléhajících k uličnímu profilu. Snahou je ukázat, jakým směrem by se úpravy měly ubírat, aby vznikl příjemný kontinuální prostor umožňující bohaté využití.

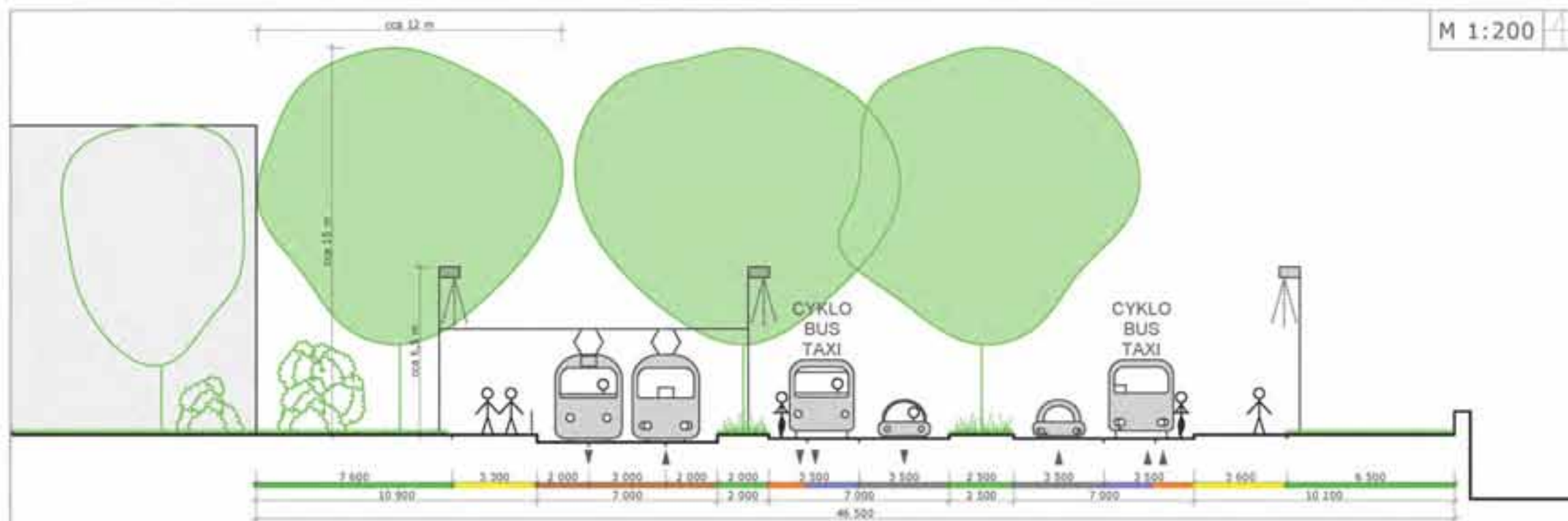
LEGENDA

- CHODCI
- CYKLISTÉ
- TRAMVAJE
- AUTOBUSY
- OSTATNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA
- LINIOVÁ ZELEŇ

KONCEPČNÍ USPOŘÁDÁNÍ ULIČNÍHO PROFILU

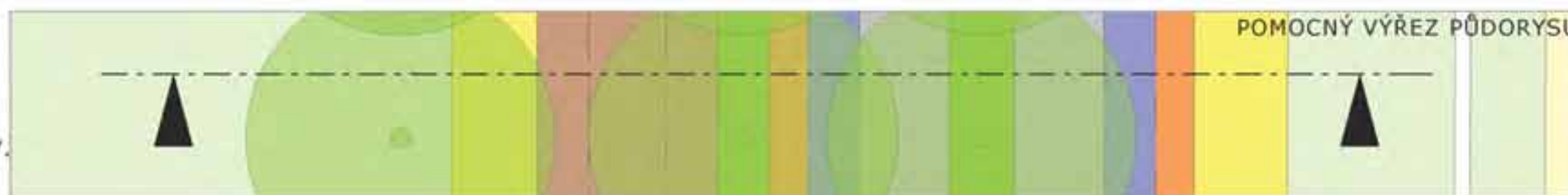


ŘEZ



STAV NÁVRH

- CHODCI
- CYKLISTÉ
- TRAMVAJE
- AUTOBUSY
- OSTATNÍ MOT. V.
- LINIOVÁ ZELEŇ



LOKALITA 4a

NÁVRH



LEGENDA

STAV NÁVRH

- CHODCI
- CYKLISTÉ
- TRAMVAJE
- AUTOBUSY
- OSTATNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA
- LINIOVÁ ZELEŇ

FOTO - STAV



IDEOVÁ SKICA



PŮDORYS



M 1:500

LOKALITA 4a

NÁVRH



LEGENDA

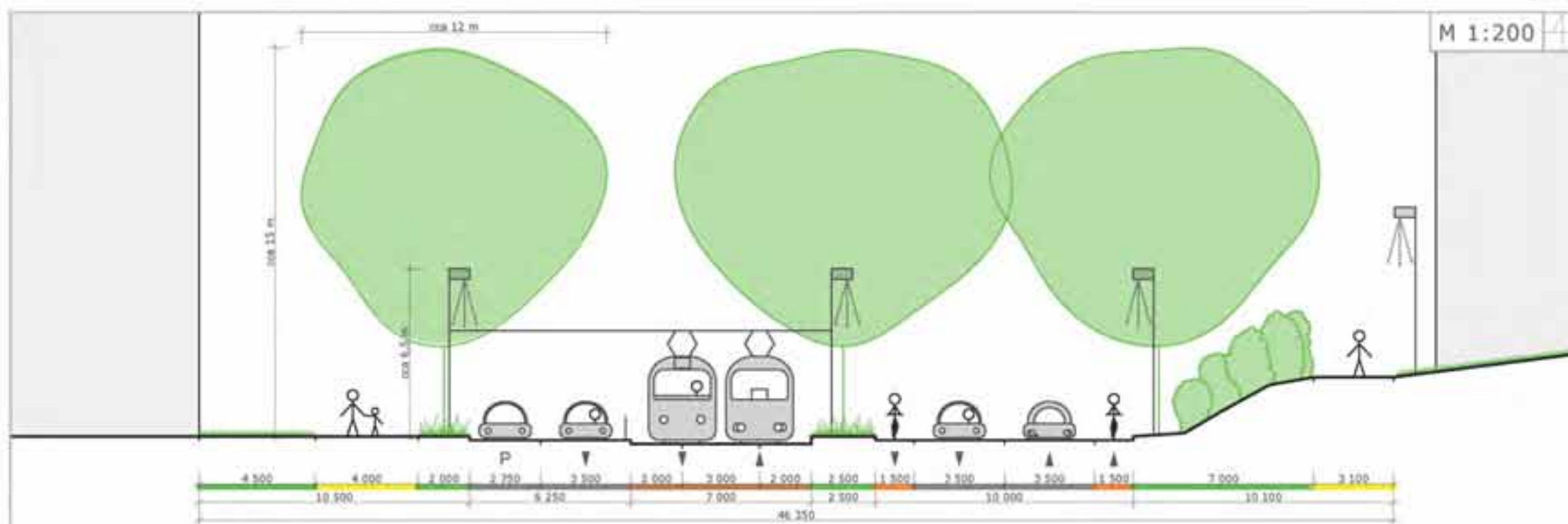
- CHODCI
- CYKLISTÉ
- TRAMVAJE
- AUTOBUSY
- OSTATNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA
- LINIOVÁ ZELEŇ

KONCEPČNÍ USPOŘÁDÁNÍ ULIČNÍHO PROFILU



M 1:2 000

ŘEZ



STAV NÁVRH

- CHODCI
- CYKLISTÉ
- TRAMVAJE
- AUTOBUSY
- OSTATNÍ MOT. V.
- LINIOVÁ ZELEŇ



LOKALITA 6b

NÁVRH



6b

LEGENDA

STAV NÁVRH

- CHODCI
- CYKLISTÉ
- TRAMVAJE
- AUTOBUSY
- OSTATNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA
- LINIOVÁ ZELEŇ

FOTO - STAV



IDEOVÁ SKICA



PŮDORYS

STAV

NÁVRH



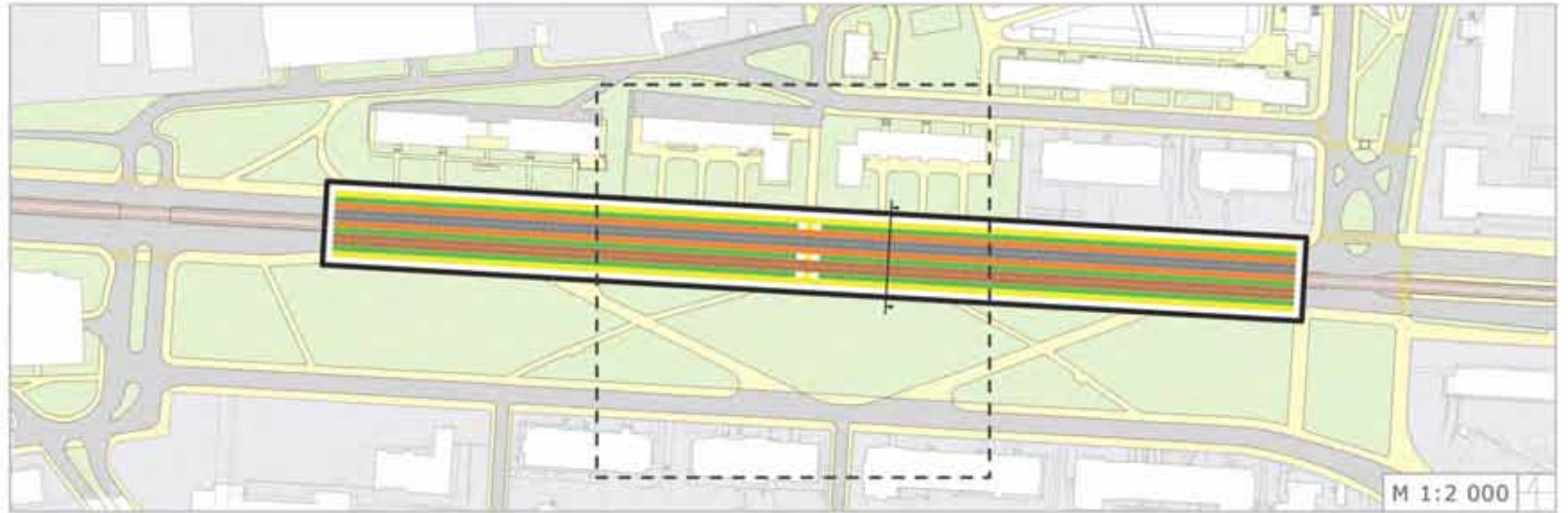
LOKALITA 6b

NÁVRH

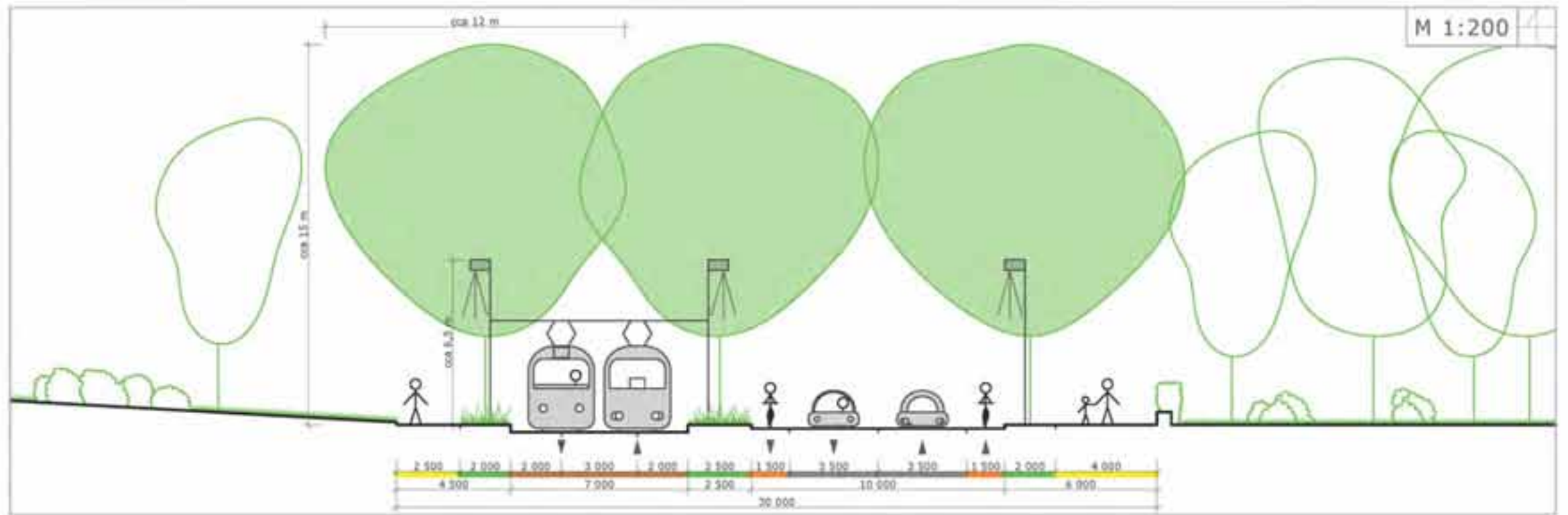
LEGENDA

- CHODCI
- CYKLISTÉ
- TRAMVAJE
- AUTOBUSY
- OSTATNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA
- LINIOVÁ ZELEŇ

KONCEPČNÍ USPOŘÁDÁNÍ ULIČNÍHO PROFILU



ŘEZ



STAV NÁVRH

- CHODCI
- CYKLISTÉ
- TRAMVAJE
- AUTOBUSY
- OSTATNÍ MOT. V.
- LINIOVÁ ZELEŇ



LOKALITA 9

NÁVRH

LEGENDA

STAV NÁVRH

- CHODCI
- CYKLISTÉ
- TRAMVAJE
- AUTOBUSY
- OSTATNÍ MOTOROVÁ VOZIDLA
- LINIOVÁ ZELEŇ

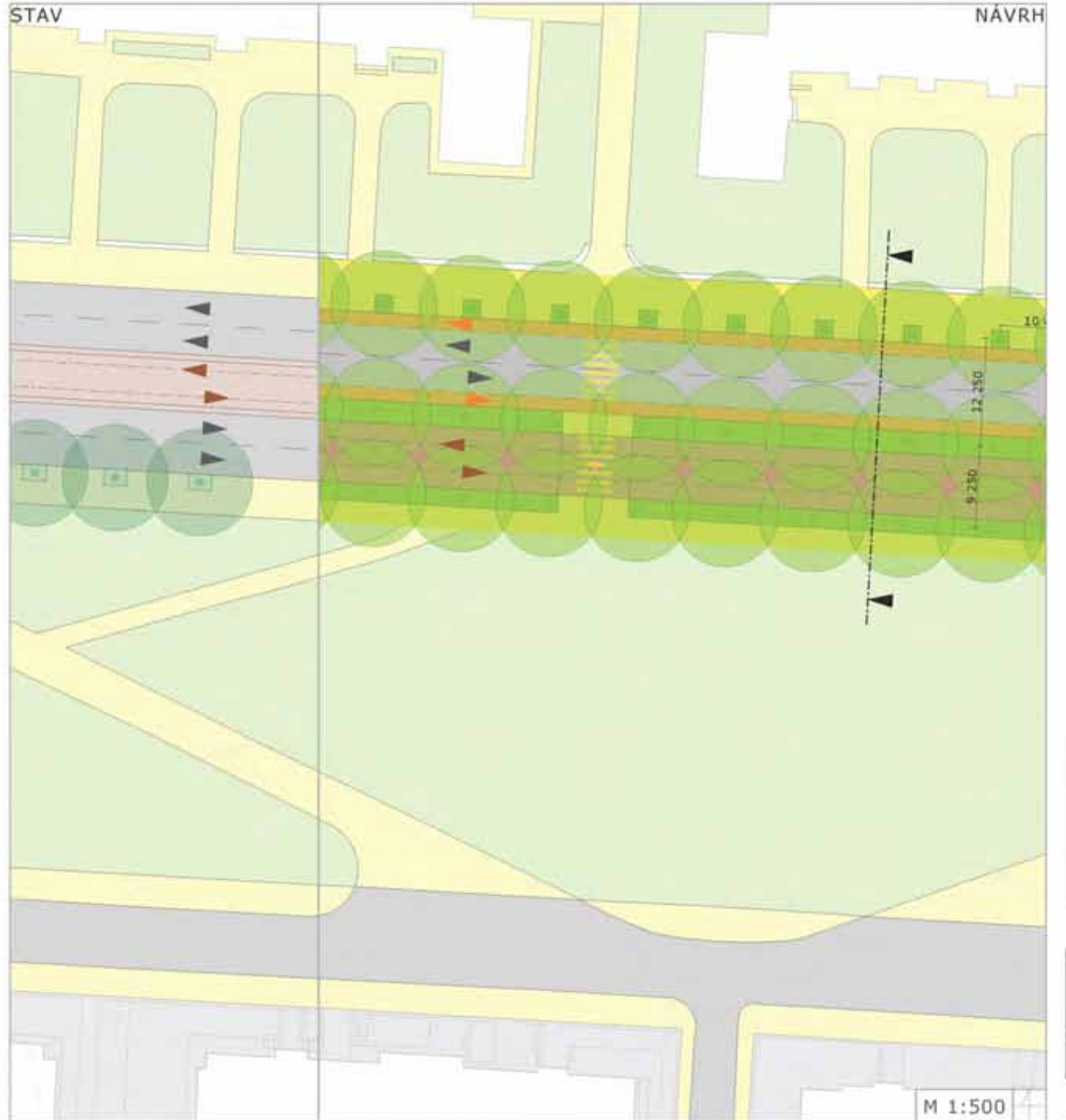
FOTO - STAV



IDEOVÁ SKICA



PŮDORYS



LOKALITA 9

NÁVRH



1a - konečná stanice Divoká Šárka

1b - hřbitov Liboc - Vokovice

2 - soubor bytových domů

3 - předprostor FTVS + park

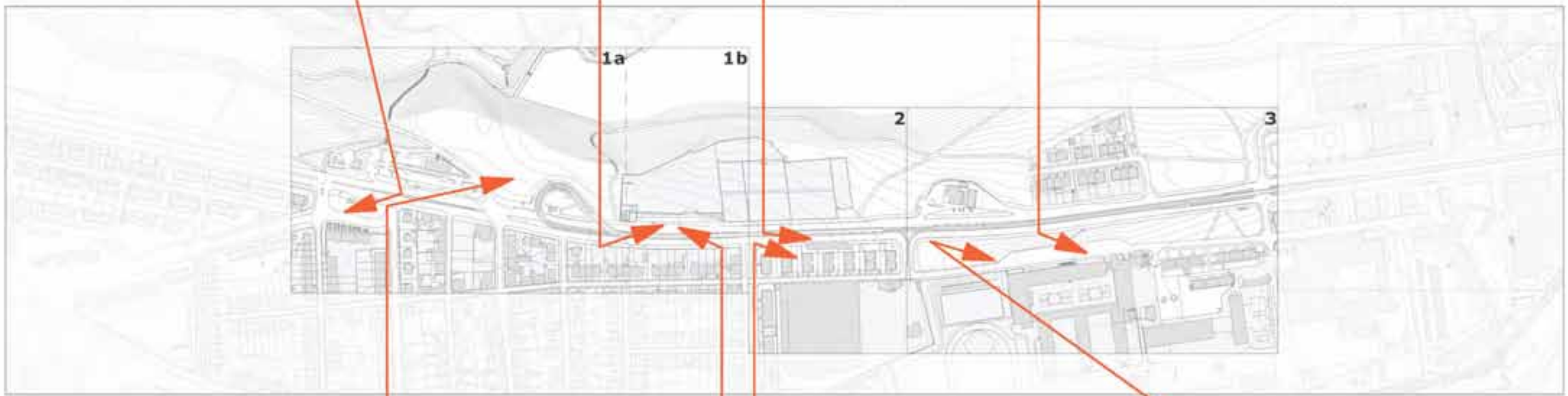


- revitalizace náměstí se začleněním parkovacích ploch

- návrh důstojného předprostoru hřbitova

- odstranění rušivého objektu, rozšíření uličního profilu

- návrh předprostoru objektu vysoké školy - důstojný, ale i vstřícný



- zvýraznění hlavního vstupu do př. pakru Šákra-Lysolaje + vazba na MHD

- vyřešení důstojnějšího příchodu ke hřbitovu od zastávek MHD

- revitalizace a údržba zeleně mezi objekty

- revitalizace zeleně a zajištění prostupnosti parku



LOKALITY 1, 2, 3

NÁVRH

4a - bytové d. mezi dominantami



- úprava předprostoru hotelu Krystal - návaznost na uliční prostor

4b - Litovický potok



- šetrná kultivace malého parku s potokem směrem k příroz. př. char.

5 - přestupní terminál Veleslavín

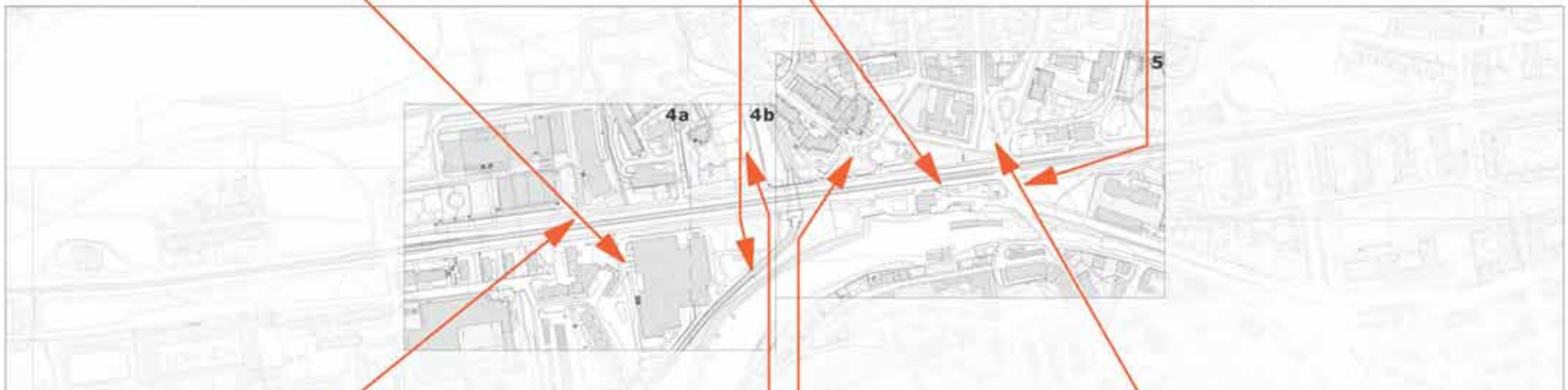


- návrh terminálu - JV-Konstrukce (Habena spol. s r.o.)

5 - náměstí Veleslavín



- výstavba přestup. terminálu hromadné dop. (metro, tram, bus, rychlodráha)



- oživení parteru před výraznými administrativními objekty

- údržba zeleně pronikající z př. parku do blízkosti ulice

- zvážení náhrady ochranné stěny izolační zelení - prostupnost

- úprava veřejného prostranství - plní funkci lokálního centra oblasti



LOKALITY 4, 5

NÁVRH

6a - hřebenová zást. panel. domů



- revitalizace a doplnění zeleně mezi objekty - každodenní rekreace

6b - bodová a bloková z. panel. d.



- odclonění komunikace zelení vzhledem k objektům, revitalizace vnitrobloku

6c - pěší zóna

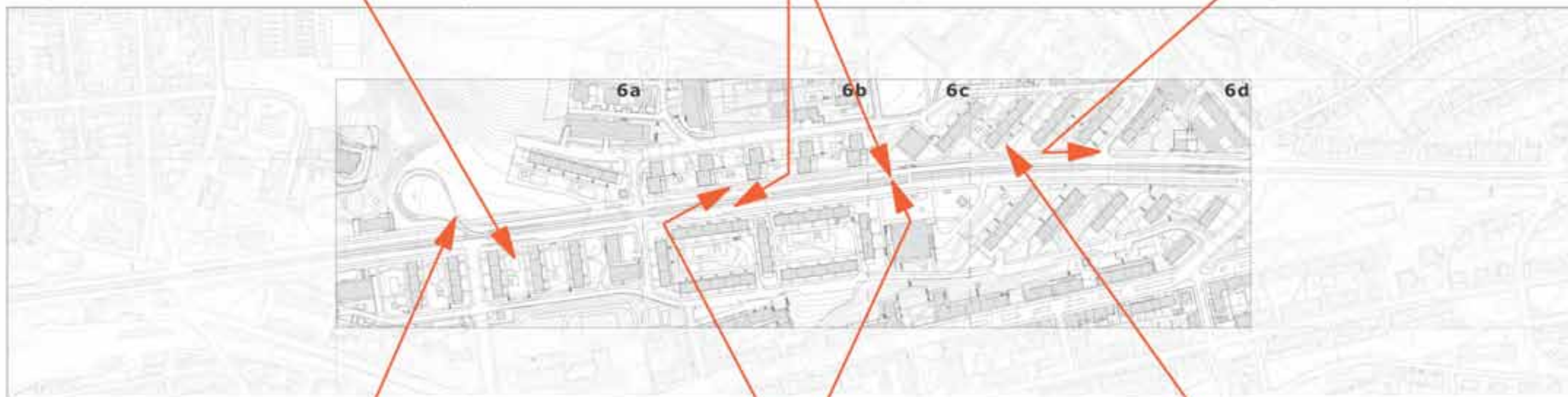


- nahrazení objektu novým v rámci přeměny prostranství v pěší zónu

6d - hřebenová zást. panel. domů



- podpoření zelené clony, která přechází do prostoru mezi objekty



- po dostavbě metra rekultivace a založení parku - volné prostranství



- podpoření zelené clony, která přechází do prostoru mezi objekty



- revitalizace zeleně a její provázání s protější stranou ulice



- revitalizace a doplnění zeleně mezi objekty - každodenní rekreace



7 - oblast Bořislavka



- dostavba bloku, řešení vazeb a přestupů MHD, tvorba lok. centra

8a - obytný blok Hadovka



- údržba a případná náhrada zeleně v otevřeném vnitrobloku

8b - Hadovka Office Park

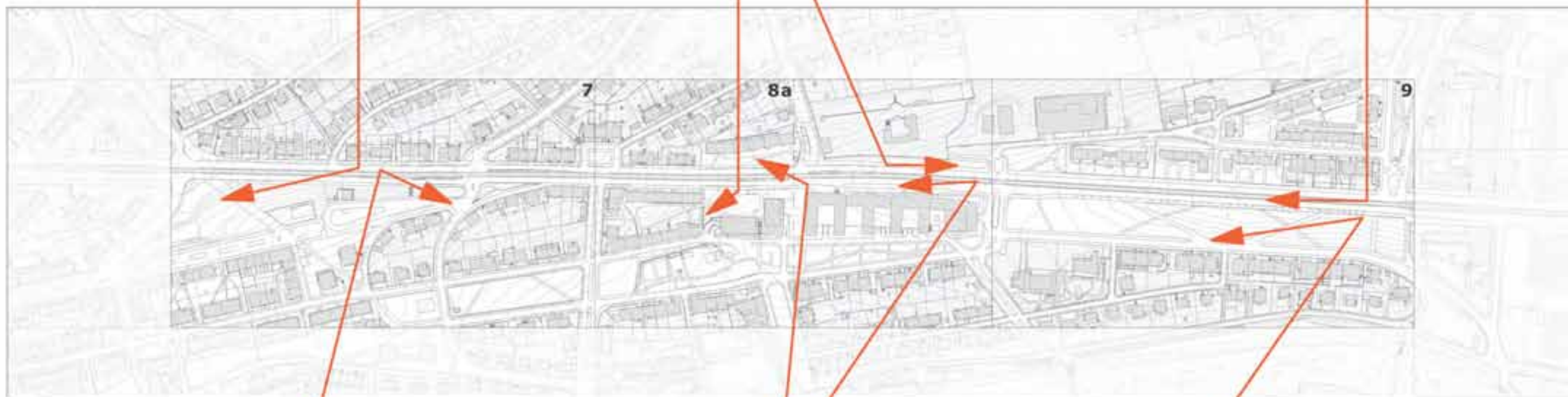


- revitalizace zeleně, doplnění stromořadí

9 - park Velvarská



- revitalizace zeleně, doplnění stromořadí



- uzavření celé oblasti intimnějším prostranstvím

- revitalizace a doplnění zeleně chránící objekt

- oživení parteru pohledově exponované administrativní budovy

- údržba stavu s drobnými změnami, případná revitalizace zeleně



LOKALITY 7, 8, 9

NÁVRH

10a - gymnasium



- rozšíření předprostoru gymnasia a eliminování střetů s dopravou

10b - hotel Diplomat + admin. b.



- oživení parteru administrativní budovy, omezení dopravních aktivit

10c - park u hotelu

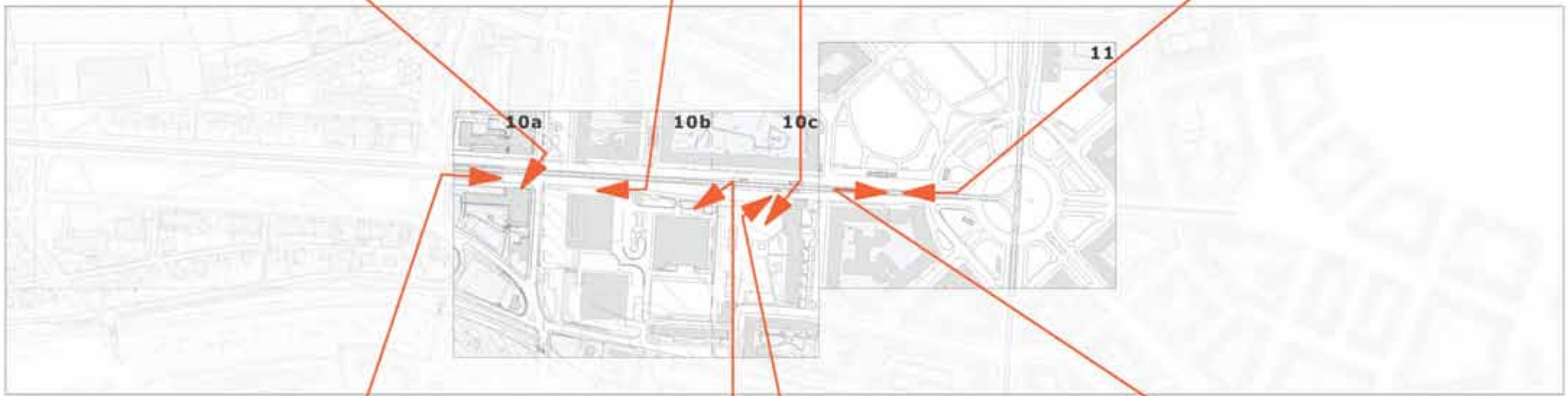


- doplnění zeleně parku s přesahem do uličního prostoru

11 - Vítězné náměstí



- komplexní projekt revitalizace Vítězného náměstí



- volný přechod z parku do předprostoru gymnasia

- zvýšení atraktivity předprostoru hotelu, omezení dopravních aktivit

- humanizace prostoru obecně - více zeleně, méně dopravy

- komplexní projekt revitalizace Vítězného náměstí

