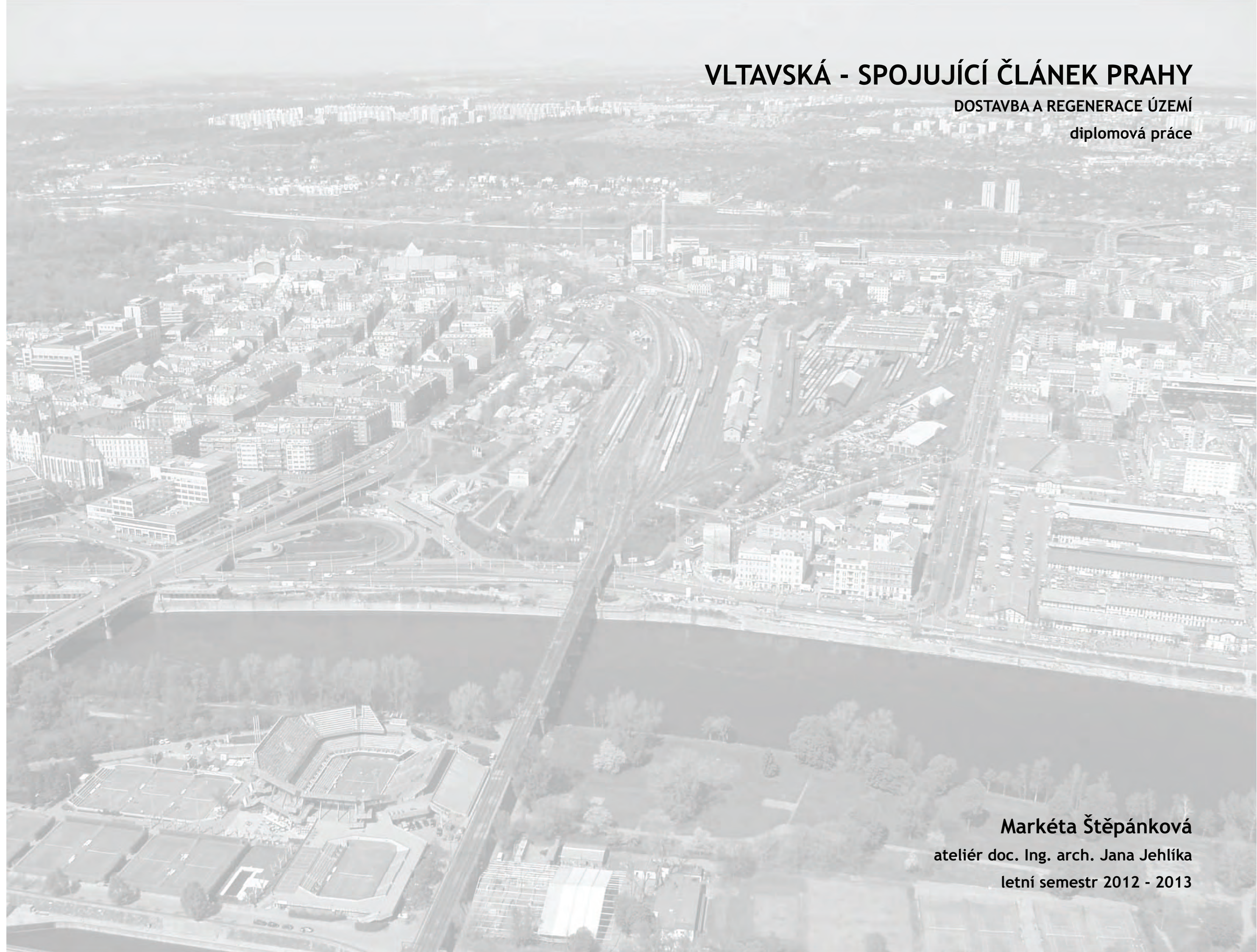


VLTAVSKÁ - SPOJUJÍCÍ ČLÁNEK PRAHY

DOSTAVBA A REGENERACE ÚZEMÍ

diplomová práce



Markéta Štěpánková

ateliér doc. Ing. arch. Jana Jehlíka

letní semestr 2012 - 2013

OBSAH

01	ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
02	PROHLÁŠENÍ DIPLOMANTA
03	PRŮVODNÍ ZPRÁVA
04	ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
05	ANALÝZY
06	KONCEPT
07	NÁVRH
08	ZÁVĚR

jméno a příjmení: **Markéta Štěpánková**

datum narození: 2.9.1987

akademický rok / semestr: **2012 – 2013 / LS**

ústav: **15119 ústav urbanismu**

vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. arch. Jan Jehlík**

téma diplomové práce: **Praha - Vltavská**

zadání diplomové práce:

1/ Tématem k řešení je dostavba lokality Vltavská v Praze 7, území vymezeném levým břehem Vltavy, ulicemi Janovského a pplk. Sochora a tělesem železniční tratě. Cílem diplomové práce je návrh regenerace tohoto území v kontextu velkého množství komplikovaných vstupů – urbánní struktura, doprava, vybavenost atp. Kromě jiného jde o přestavbu a dostavbu zničeného pražského nábřeží v neurgickém místě, o harmonické zapojení a městotvorné propojení tras a terminálů „magistrály“, železnice, metra, o vytvoření hodnotných veřejných prostorů s vazbami na sousední kvalitní obytné lokality. A v neposlední řadě jde o součást významné pražské veduty a o významný iniciační prvek zástavby území Bubny – Zátory. Využití silného potenciálu území by měl vést k založení mimořádného místa v měřítku celého hlavního města.

2/ Výsledkem práce bude vytvoření urbánní struktury v reakci na řeku, území Letné a Holešovic a na koncepci zástavby Bubnů. Tato koncepce bude navržena v rámci širších vztahů. Její součástí bude dopravní řešení (všechny druhy), rozvrh vybavenosti (základní, celoměstské, případně i nadměstské), struktura veřejných prostorů a základní typologie objektů. Kromě toho bude lokalita a její uspořádání a využití vhodně zařazena (měřítko, význam, hodnoty) do kontextu srovnatelných celopražských témat. Úkolem je nalézt vhodná měřítka, proporce a vztahy ve ztvárnění jak silného celkového konceptu, tak konkrétního architektonického řešení objektů i prostorů. Navržený soubor musí proto prokázat zapojení do širšího celku, vlastní silnou svébytnost a přirozenou užitnost veřejného prostoru. Pro koncepci dopravního řešení bude zvolena jedna ze tří variant: a) stávající stav, b) studie CMC (ing. Václav Malina) 2012, c) studie Satra 2012.

Práce bude zpracovaná v těchto měřících:

- | | |
|--|---|
| a) Kontext | 1:25000 (vazba na vnitřní město, pozice lokality) |
| b) Širší vztahy | 1:5000 (vazba na sousední území a zástavbu Bubnů) |
| c) Řešené území – půdorys, řezy, pohledy | 1:1000 (parter, struktura objektů a povrchů) |
| d) Výseky - půdorys, řezy, pohledy | 1:200 - 1:500 (ukázky typických míst) |
| e) Schémata - doprava, krajina, funkční využití, veřejný prostor | |
| f) Vizualizace - veduta, horizont chodce, ptačí perspektiva | |
| g) Detaily - uliční profily, veřejný prostor apod. | |

Práce bude strukturovaná v těchto rovinách:

- Širší vztahy, kontext, vazby
- Celkové urbanistické řešení
- Architektonické řešení dílčích (vzorových) částí

Práce bude mít tyto přílohy:

a) Portfolio s průvodní zprávou (základní údaje, bilance, popis analýzy, konceptu a návrhu), všemi relevantními výkresy v příslušném zmenšení, fotodokumentaci a případně ukázkou referenčních projektů

b) Výkresy dle požadavků FA ČVUT (2xA0 nebo 4xA1)

3/ Součástí práce bude fyzický model v měřítku 1:1000 (alt. 1:500)

Poznámka: měřítka výstupů mohou být po konzultaci výjimečně upravena, změna bude odůvodněna v závěrečné zprávě a bude potvrzena vedoucím práce

Datum a podpis studenta:

Štěpánková 19/2/2013

Datum a podpis vedoucího DP:

Jehlík 4

Datum a podpis děkana FA ČVUT:

28/2/13 Jmiller

PROHLÁŠENÍ DIPLOMANTA

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Markéta Štěpánková
AR 2012/2013, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) VLTAVSKÁ - SPOJUJÍCÍ ČLÁNEK PRAHY

(AJ) VLTAVSKÁ - THE CONNECTING LINK OF PRAGUE

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	doc. Ing. arch. Jan Jehlík	Ústav: 15119 ústav urbanismu
Oponent práce:	Ing. arch. Petr Kordovský	
Klíčová slova (česká):	Urbanismus, veřejný prostor, dostavba, regenerace, Praha, Bubny, Vltavská, nádraží Bubny, Vltava, spojující článek, centrum, rozcestí, prostupnost, zahuštění, koncertní sál, nábřeží, náměstí	
Anotace (česká):	Tématem diplomové práce je dostavba a regenerace lokality kolem stanice metra Vltavská v Praze 7. Návrh řeší Vltavskou jako významný spojující článek historického centra Prahy s budoucím novodobým centrem na holešovickém poloostrově. Cílem je zlepšení prostupnosti území a vytvoření kvalitního městského prostředí. Projekt zpestřuje aktivity a využívá potenciál pražského nábřeží pro umístění stavby celoměstského významu (multifunkční koncertní sál), která doplní obraz pražské veduty. Součástí práce je návrh na využití nábřeží a celkové posílení kontaktu místa s řekou.	
Anotace (anglická):	The topic of this thesis is the completion and regeneration of the site around metro station Vltavska in Prague 7. The design addresses the area of Vltavska region as an important link connecting the historical center with the future modern center in Holešovice peninsula. The aim is to improve the permeability of the area and create a quality urban environment. The project diversifies the activities and exploits the potential of the Prague waterfront location for the construction of citywide significance (multifunctional concert hall), which complements the image of Views of Prague. The work represents a design of the waterfront usage and strengthening the contact between the location and the river.	

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací 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 24. května 2013

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

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Bilance návrhu

	rozloha	% z celku
Celková plocha řešeného území	136 171 m ²	
Stávající zastavěná plocha	15 843 m ²	11,6 %
Nově navržená zastavěná plocha	34 275 m ²	25,2 %
Zastavěná plocha celkem	50 118 m ²	36,8 %
Nezastavěná plocha	86 053 m ²	63,2 %
Plocha zeleně	8 154 m ²	6 %
Hrubá podlažní plocha - stávající objekty	81 902 m ²	
Hrubá podlažní plocha - nově navržené objekty	157 019 m ²	
Hrubá podlažní plocha celkem	238 921 m ²	

Základní údaje

Tématem diplomové práce je dostavba a regenerace lokality kolem stanice metra Vltavská v Praze 7, území vymezeného z jihu levým břehem Vltavy, ze západu ulicí Janovského, ze severu ulicí Pplk. Sochora a z východu tělesem železniční tratě. Řešené území má rozlohu cca 13,6ha a je součástí katastrálního území Holešovic.

Cíl

Práce navrhuje urbánní struktury v reakci na řeku, území Letné a Holešovic a na koncepci zástavby Bubnů, která je vyřešena v rámci širších vztahů. Obsahem práce je urbanistický projekt, který organizuje a uspořádává vztahy v území a zaměřuje se na řešení veřejného prostoru. Součástí návrhu není dispoziční řešení jednotlivých objektů pouze jejich základní hmotové uspořádání. Práce vytváří kvalitní městské prostředí s rovnoprávným postavením aut a chodců. Hlavním tématem je Vltavská jako významný spojující článek města. Projekt zlepšuje propustnost území pro chodce a cyklisty, zpestřuje aktivity města a využívá potenciál pražského nábřeží pro umístění stavby celoměstského významu (multifunkční koncertní sál), která doplní obraz pražské veduty. Součástí projektu je také návrh na využití nábřeží a celkové posílení kontaktu místa s řekou.

Návrh

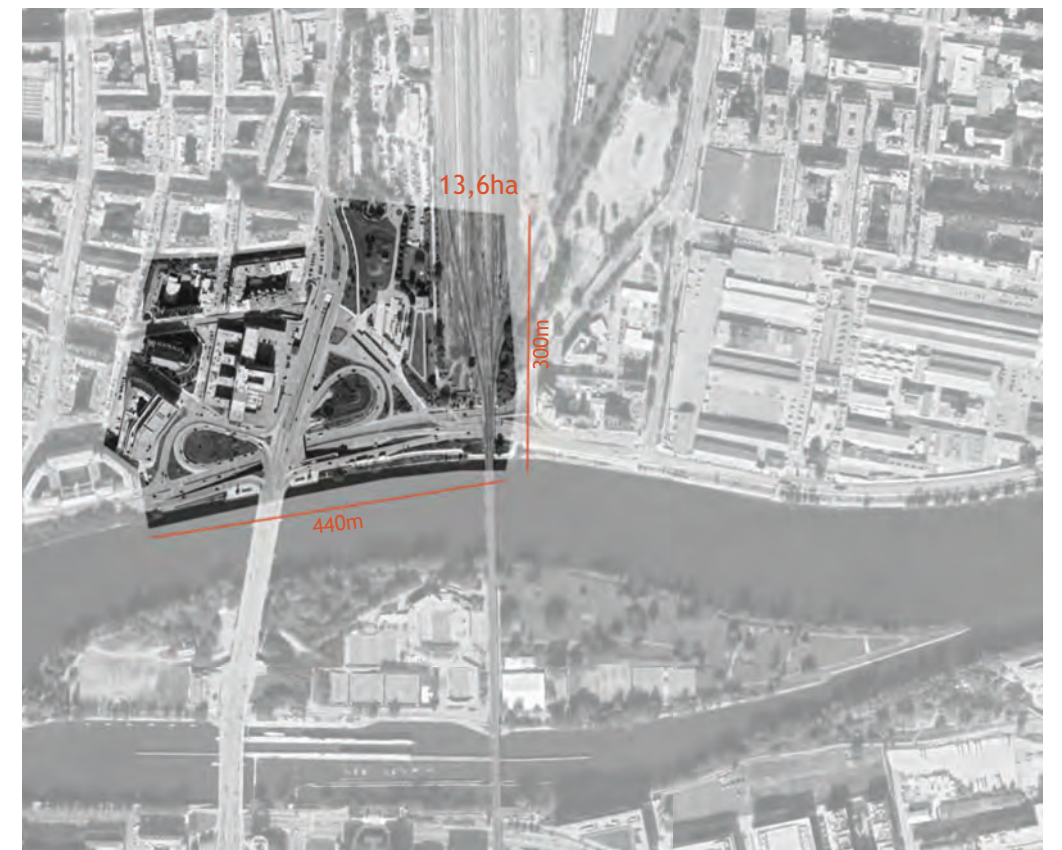
Projekt dotváří chybějící struktury na předmostí Hlávkova mostu, zlepšuje propustnost území pro chodce a propojuje místo s okolním městem a řekou. Navrhují Vltavskou jako živé kulturní a společenské centrum Prahy se zapamatovatelnou identitou inspirovanou industriálním charakterem území. Přes velké množství omezení (automobilová doprava, stanice metra a její ochranný systém, železnice atd.) se snažím území co nejvíce zaplnit chybějící hmotou. Současnou převážně dopravní roli místa obohacuji o nové aktivity.

Dopravní řešení přebírám ze studie pro změnu územního plánu od CMC Architects a ateliéru DUA. Mimoúrovňová křižovatka zůstává, ale je zredukována o východní nájezdovou smyčku, kde umístím multifunkční koncertní sál jako protiváhu budově bývalých Elektrických podniků. Navazuji tak na tradici významných kulturních staveb na nábřeží. Oproti převzaté dopravní studii využívám také západní stranu křižovatky pro administrativní stavbu, která dotváří linii nábřeží.

Před budovou koncertního sálu vzniká „Bubenské náměstí“ s vazbou na MHD a obnovené nádraží Bubny. Prostor je vizuálně propojen se Strossmayerovým náměstím a na druhé straně umožňuje výhled k řece a na Vítkov. Přízemí navrhovaných domů včetně nádraží a viaduktu tvoří aktivní městský parter plný obchodů a služeb, který komunikuje s prostorem mezi budovami.

Navrhují živé městské nábřeží s promenádou, cyklostezkou a pestrou škálou aktivit. Prostor pod nájezdy mostu otevírám k řece a naplňuji službami pro sport a rekreaci. Jasně definované nábřeží tvoří kontrast k přírodnímu břehu Štvanice. Lepší propojení města s ostrovem zajišťují tři nové lávky pro pěší pokračující dále na pravý břeh.

UMÍSTĚNÍ ŘEŠENÉ ÚZEMÍ



FOTODOKUMENTACE ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Nájezd mimoúrovňové křižovatky před budovou finančního úřadu



Budova bývalých El. podniků a kostel sv. Antonína na předmostí



Přestupní uzel MHD - tramvaj - metro



Mimoúrovňové vedení Bubenské ulice před budovou býv. El. podniků



Nábřeží mezi Hlávkovým mostem a Negrelliho viaduktem ze Štvanice



Současné využití nábřeží:)



Přírodní břeh Štvanice



Park nad metrem



Zchátralý veřejný prostor u stanice metra



Podchod na nábřeží pod Hlávkovým mostem



Mimoúrovňové křížení tramvaje a Bubenské ulice



Hlávkův most v dopravní špičce



HISTORIE ANALÝZY



- 1 Bubny - území historické obce
- 2 Holešovice - území historické obce
- 3 ostrov Štvanice
- 4 Jerusalémský ostrov (později součást Rohanského ostrova)
- 5 Rohanský ostrov
- 6 ostrovy Na Kameni
- 7 říční rameno s Karlínským přístavem
- 8 Libeňský ostrov
- 9 Pelc-Tyrolka a Holešovičky
- 10 Holešovický ostrov
- 11 Císařský ostrov
- 12 Trojský ostrov
- 13 Troja - osada Rybáře

Topografická mapa z roku 1869 zaznamenává dosud neregulovaný tok řeky se všemi klikatými rameny a později zaniklými ostrovy.

Jüttnerův plán Prahy z roku 1816. Pozice obce Bubny vůči historické Praze byla dána vyústěním brodu, který vedl výhodně cestu přes souostroví Velkých Benátek (Štvanice). Jádrem vsi byl Bubenský dvůr (později pivovar).



Lokalita Vltavská se nachází na území bývalé rybářské osady Bubny, jejíž umístění bylo dáno brodem přes řeku. Největší rozvoj území probíhal v 2. polovině 19. století, kdy bylo otevřeno nádraží Bubny a Holešovice získali industriální charakter. Na začátku 20. století došlo k celkové urbanizaci vltavské krajiny díky regulaci toku Vltavy. Poslední torzo Bubenského dvora zcela zaniklo v 60. letech 20. století, aby vznikl prostor pro mohutnou mimoúrovňovou křižovatkou severojižní magistrály. Jedinými historickými stopami, které se dodnes zachovaly jsou osy některých ulic (Bubenská, Dukelských Hrdinů, Milady Horákové, Kostelní a Na ovčínách).

Nejdůležitější historické momenty

Do poloviny 19. století řídko obydlená venkovská krajina, dvě malé středověké osady Holešovice a Bubny (rolníci a rybáři).

1823 První továrna, kartounka Maxe Dormitzera (později Kubinzkých) přilákala na poloostrov první tovární dělníky s rodinami.

1850 Spojení Holešovic a Bubny a protnutí území železnicí z Prahy do Lovosic (později pokračující do Podmokel a Drážd'an).

1868 Otevření nádraží Bubny, oblast se stala dostupnější a atraktivnější pro investice průmyslového charakteru, rozvoj rychlým tempem.

1884 Holešovice - Bubny se staly součástí města Prahy jako živá průmyslová městská čtvrť.

1909-1912 Stavba bubenského nábřeží a Hlávkova mostu.

1927-1935 Výstavba budovy Elektrických podniků na levém předmostí Hlávkova mostu.

V druhé polovině 20. století výstavba pražské severojižní magistrály, mimoúrovňové křižovatky na Vltavské (1977-1982), otevření stanice metra C Vltavská (1984), most Barikádníků a železniční most pod Bulovkou, zahájení provozu železničního nádraží Holešovice.

Počátek 21. století využití objektů holešovického industriálu k realizaci komerční a bytové výstavby.



Porovnání stabilního katastru z roku 1840 se současnou ortofotomapou.

- poloha brodu - vymezuje umístění obce
- Bubenský dvůr (v 19.století přeměněn na pivovar) - centrum vesnice
- ulice Vltavská stáčejí se kolem Bubenského dvora - osa vesnice
- ulice pokračující směrem k obci Holešovice - dnešní směr ulice Bubenské
- ulice pokračující směrem k obci Holešovice - část dnešní ulice Dukelských Hrdinů
- ulice pokračující směrem ke kostelu sv. Klimenta - dnešní ulice Kostelní
- ulice pokračující směrem k severnímu předpolí hradu - dnešní ulice Milady Horákové

Bývalá osada Bubny, jejíž historický původ je doložený od roku 1088, měla svojí polohu vázanou na brod přes řeku Vltavu. Obec byla úzce spojená s vodou a její rybářský a vesnický charakter vydržel téměř nezměněný až do počátku 20. století, stejně tak jako její urbanistická podoba.



Porovnání topografické mapy z roku 1952 se současnou ortofotomapou.

- objekty odstraněné po roce 1952 - převážně průmyslové budovy
1-část Bubenského pivovaru (dříve Bubenský dvůr), 2-mohutný rohový dům čp.463
- zrušené trasy ulic (1-Průjezdni, 2-původní trasa Bubenské)
- zrušený most spojující Staré Město a ostrov Štvanice
- mimoúrovňová křižovatka vybudovaná jako součást severojižní magistrály v letech 1977-1982

Od padesátých let se jednou z hlavních priorit plánování Prahy stalo dopravní řešení. Namísto městského „boulevardů“, jehož vize byla hlavním mottem přeměny Buben ve dvacátých a třicátých letech, však postupně nastoupila razantní koncepce systému dálniční sítě. V roce 1959 byly zbořeny poslední zbytky Bubenského dvora (pivovaru). V letech 1977-1982 byly v návaznosti na výstavbu tzv. Severojižní Magistrály postupně odstraněny všechny zbývající budovy předpolí Hlávkova mostu. Tyto zásahy setřely jak původní historický, tak meziválečný velkoměstský ráz místa a vytvořily uprostřed města zcela „neměstskou“ zónu dálničních nájezdů, podjezdů a podchodů. Současná podoba místa je jedním z největších urbanistických problémů centra Prahy.

POROVNÁNÍ HISTORICKÝCH FOTOGRAFIÍ SE SOUČASNOSTÍ

HISTORIE ANALÝZY

1906 Pohled z provizorního dřevěného mostu na jádro osady v Bubnech.



1908 Právě předmostí dřevěného mostu, průhled do Bubenské ulice.



1915 Bubenský pivovar (bývalý dvůr) v pozadí s kostelem sv. Antonína.



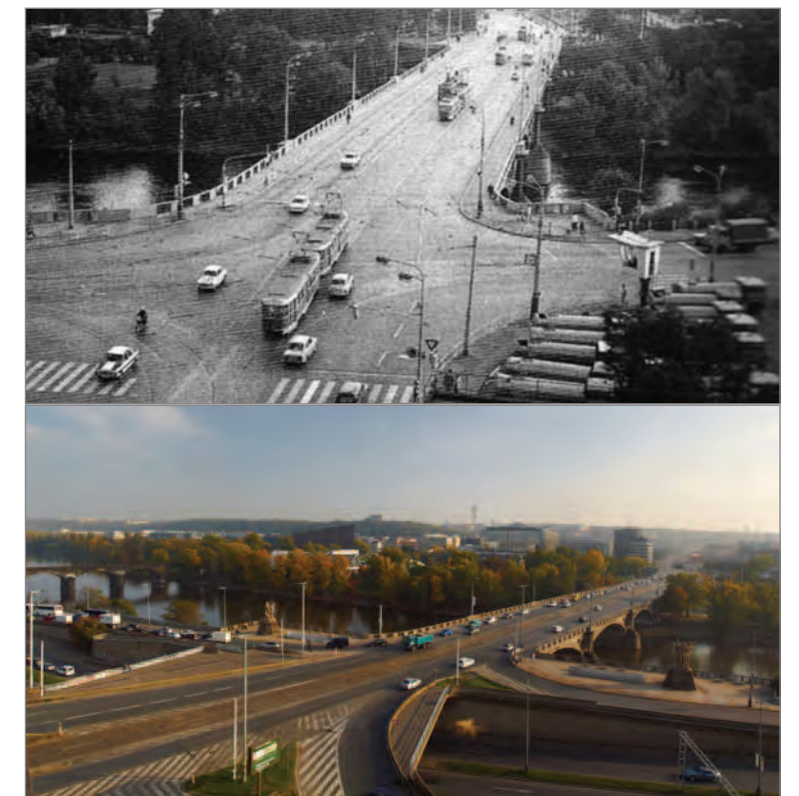
1959 Torzo bubenského pivovaru těsně před demolicí.



1972 Předmostí Hlávkova mostu s průhledem do Bubenské ulice.

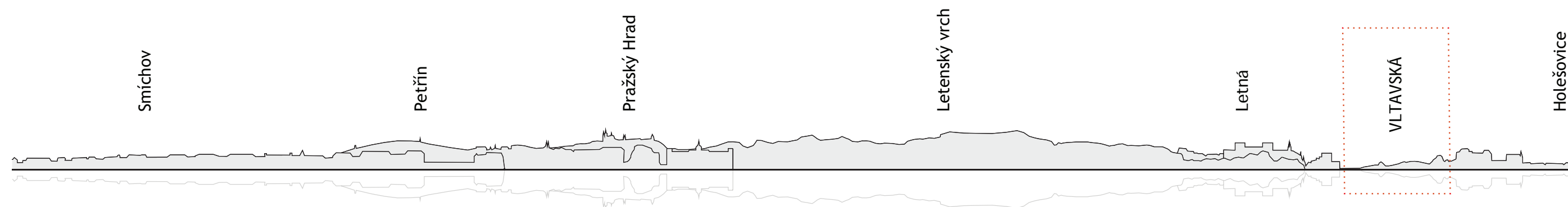


1972 Pohled na předmostí Hlávkůva mostu z budovy Elektrických podniků.








PRAŽSKÁ VEDUTA ANALÝZY

Řešené území Vltavská je trhlinou v obraze pražské veduty.



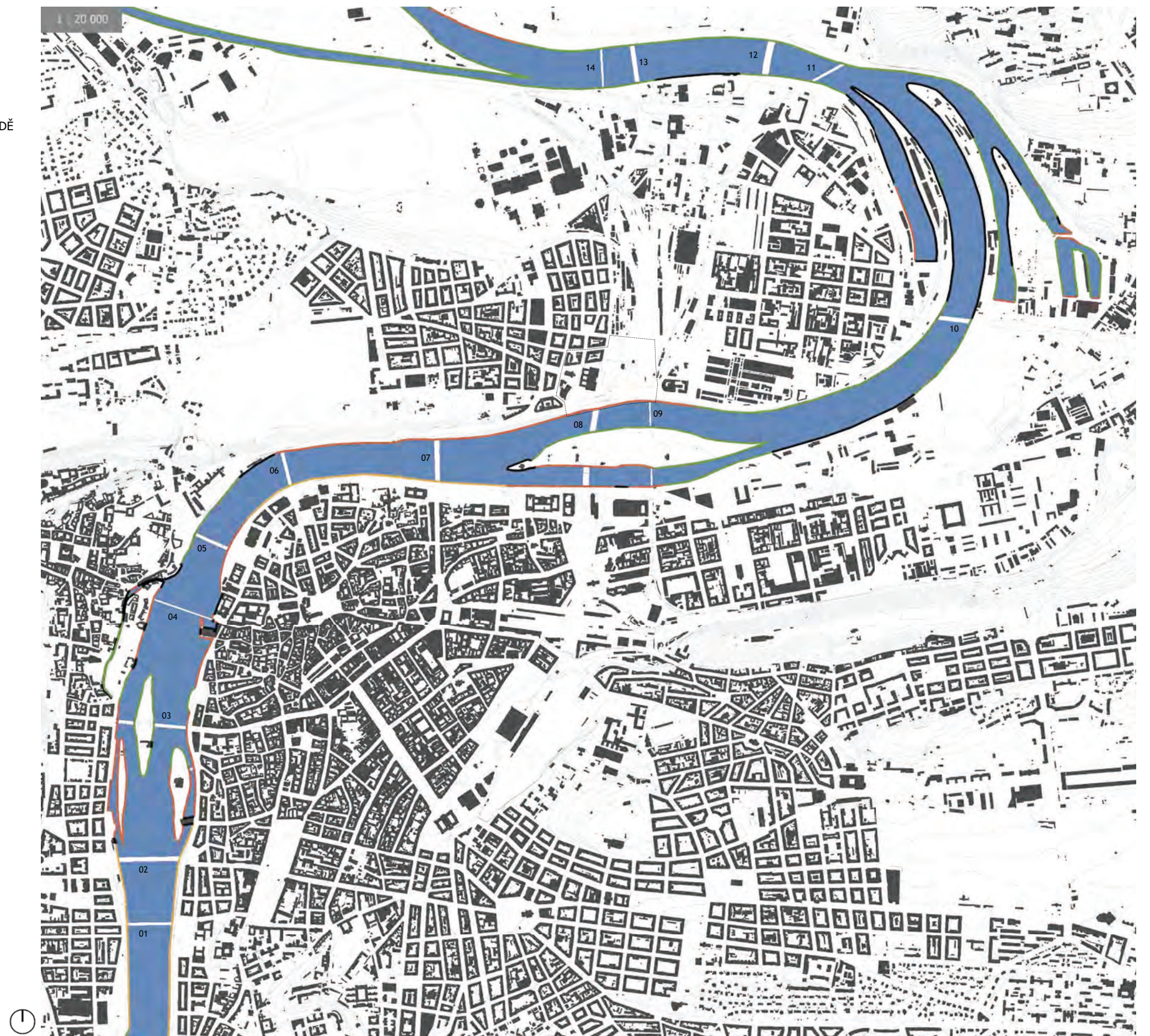
VYUŽITÍ PRAŽSKÉHO NÁBŘEŽÍ ANALÝZY

LEGENDA

-  NÁBŘEŽÍ PŘÍSTUPNÉ - ZPEVNĚNÉ, ZVÝŠENÉ, MĚSTSKÝ CHARAKTER BEZ NÁPLAVKY, BEZ KONTAKTU S VODOU
-  NÁBŘEŽÍ PŘÍSTUPNÉ - ZPEVNĚNÉ, MĚSTSKÝ CHARAKTER S NÁPLAVKOU, KONTAKT S VODOU
-  NÁBŘEŽÍ PŘÍSTUPNÉ - PŘÍRODNÍ CHARAKTER, PŘÍSTUP K VODĚ
-  NÁBŘEŽÍ NEPŘÍSTUPNÉ VEŘEJNOSTI / NÁBŘEŽÍ NEVYUŽITÉ
-  HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

PRAŽSKÉ MOSTY

- 01 PALACKÉHO MOST
- 02 JIRÁSKŮV MOST
- 03 MOST LEGIÍ
- 04 KARLŮV MOST
- 05 MÁNESŮV MOST
- 06 ČECHŮV MOST
- 07 ŠTEFÁNIKŮV MOST
- 08 HLÁVKŮV MOST
- 09 NEGRELLIHO VIADUKT
- 10 LIBEŇSKÝ MOST
- 11 ŽELEZNIČNÍ MOST
- 12 MOST BARIKÁDNÍKŮ
- 13 NOVÝ TROJSKÝ MOST
- 14 STÁVAJÍCÍ TRAMVAJOVÝ MOST



PRAŽSKÁ PŘEDMOSTÍ ANALÝZY

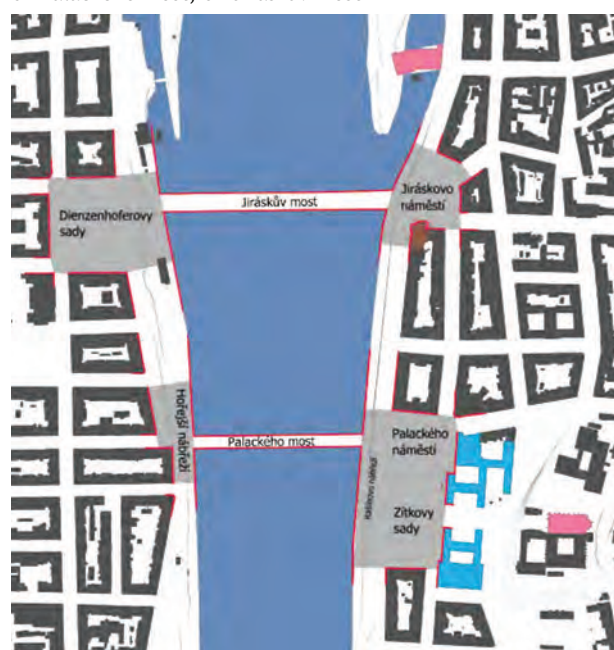
LEGENDA

- BUDOVY STÁTNÍ SPRÁVY, NEMOCNICE
- ADMINISTRATIVNÍ BUDOVY
- ŠKOLNÍ BUDOVY
- KULTURNÍ STAVBY (KOSTELY, MUZEA, KONCERTNÍ SÁLY)
- HOTELY
- VLTAVA
- PŘEDMOSTÍ - VEŘEJNÝ PROSTOR
- POHLEDOVÉ HRANICE PŘEDMOSTÍ
- HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

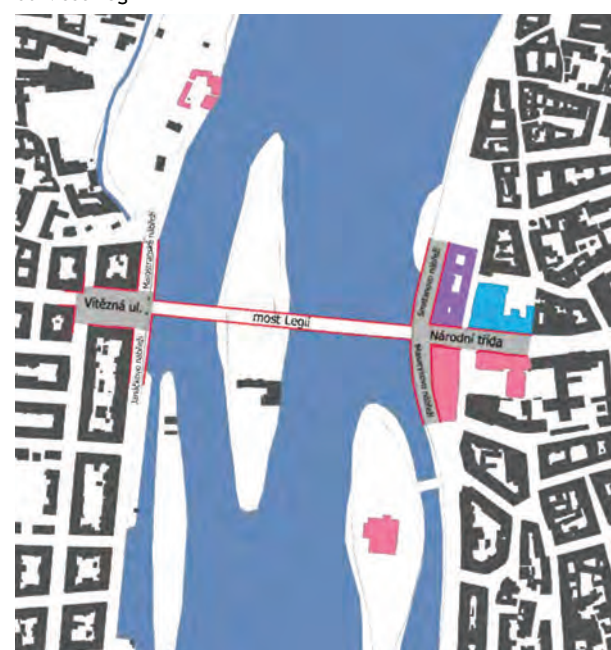
Předmostí pražských mostů v centru města jsou důležitým veřejným prostorem. Ve většině případů tvoří předmostí významné reprezentativní budovy, které vymezují nábreží. V případě Čechova a Štefáníkova mostu je levé nábreží definováno terénním masivem Letné.

Řešené území je severním předmostím Hlávkova mostu. Předmostí není uzavřeno z východní strany a tvoří trhlinu v městské struktuře a v obrazu pražské veduty.

01 Palackého most, 02 Jiráskův most



03 Most Legii



04 Karlův most, 05 Mánesův most



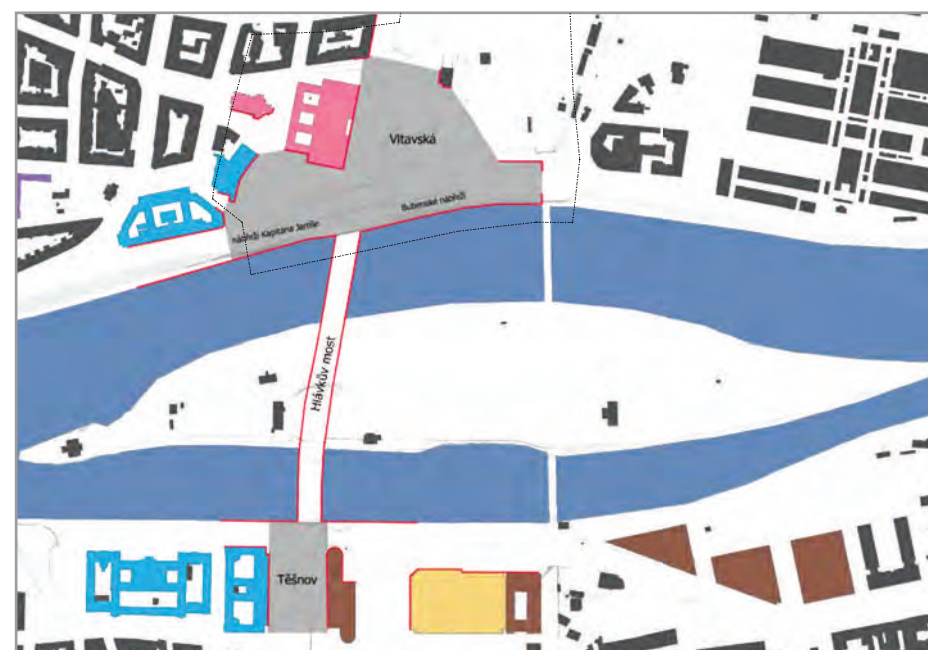
06 Čechův most



07 Štefáníkův most



08 Hlávkův most



10 Libeňský most



VÝVOJ, POROVNÁNÍ

Schwarzplan 1952



Schwarzplan 2012



STRUKTURA ANALÝZY

Veřejné plochy 1952



Veřejné plochy 2012



LEGENDA

- pohyb chodců v prostoru
- trasa tramvaje
- podchody
- podjezdy
- neprístupný prostor pro chodce (nezastavěný)
- cíle chodců
M-metro Vltavská, T-tramvaj, B-noční autobus, KC-kulturní centrum Vltavská, Pk-poliklinika, Pa-park, K-kostel, SN-Strossmayerovo nám.-obchody a služby, MF-finanční úřad, OB-obytné domy

PROSTUPNOST ÚZEMÍ ANALÝZY

Řešené území je rozfragmentované velkým množstvím bariér a problematických rozhraní. Většina nezastavěného veřejného prostoru není pro chodce přístupná. Výškové a plošné členění není z perspektivy člověka pochopitelné a znesnadňuje orientaci. Prostor tvořený mimoúrovňovou křižovatkou představuje obrovský labyrint pro chodce. Veškerá doprava je podřízena automobilům. Při cestě od metra k řece musí chodci překonat množství podchodů a nadchodů nebo zdlouhavě obcházet silnici, která je nepřekonatelnou bariérou mezi řekou a současnou zástavbou.

Bariéry tvoří převážně dopravní stavby - silnice a železnice, dále výškové rozdíly terénu řešené opěrnými stěnami. Chybí kontaktní místa s řekou a příjemné pěší propojení se Štvanicí.

Vltavská - labyrint pro chodce



Přístupné x nepřístupné



AKTIVITY VE MĚSTĚ ANALÝZY




V Holešovicích je potřeba zahustit aktivity a oživit nábreží.

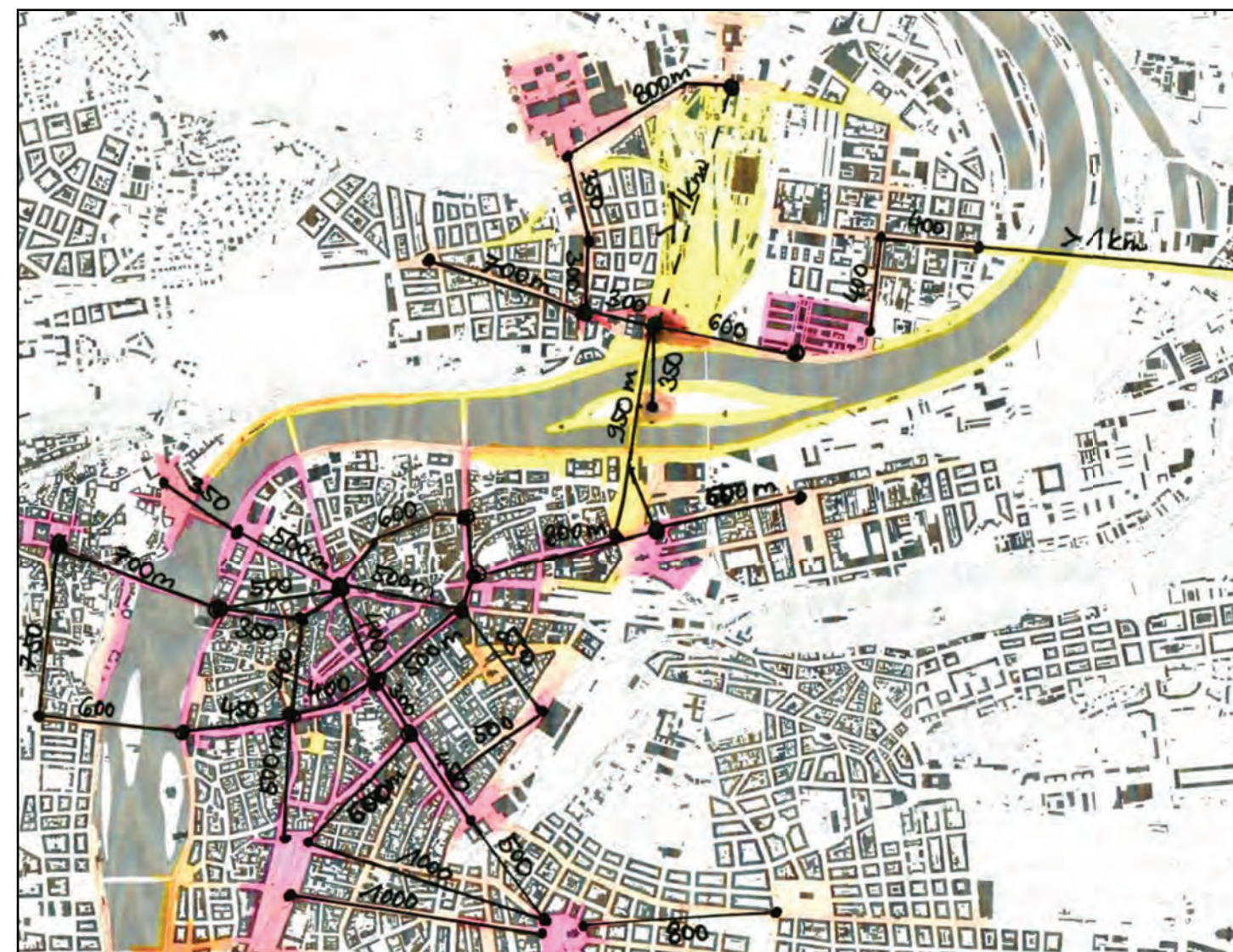
Mrtvá nábreží od Štefánikova k Libeňskému mostu a dál. Nevyužitý potenciál - místo pro rekreaci a sportovní využití obyvatel. V Holešovicích možnost umístit aktivity celoměstského významu a vytvořit novodobé centrum Prahy. Vltavská má potenciál pro vznik živého městského nábreží s vazbou na Štvanici. Městu chybí aktivní propojení Holešovic s Novým Městem, Starým Městem a Karlínem. V současnosti existuje pouze jediné propojení přes Hlávkův most, které slouží převážně automobilům. Chodci tuto dlouhou vzdálenost nepřekonají.

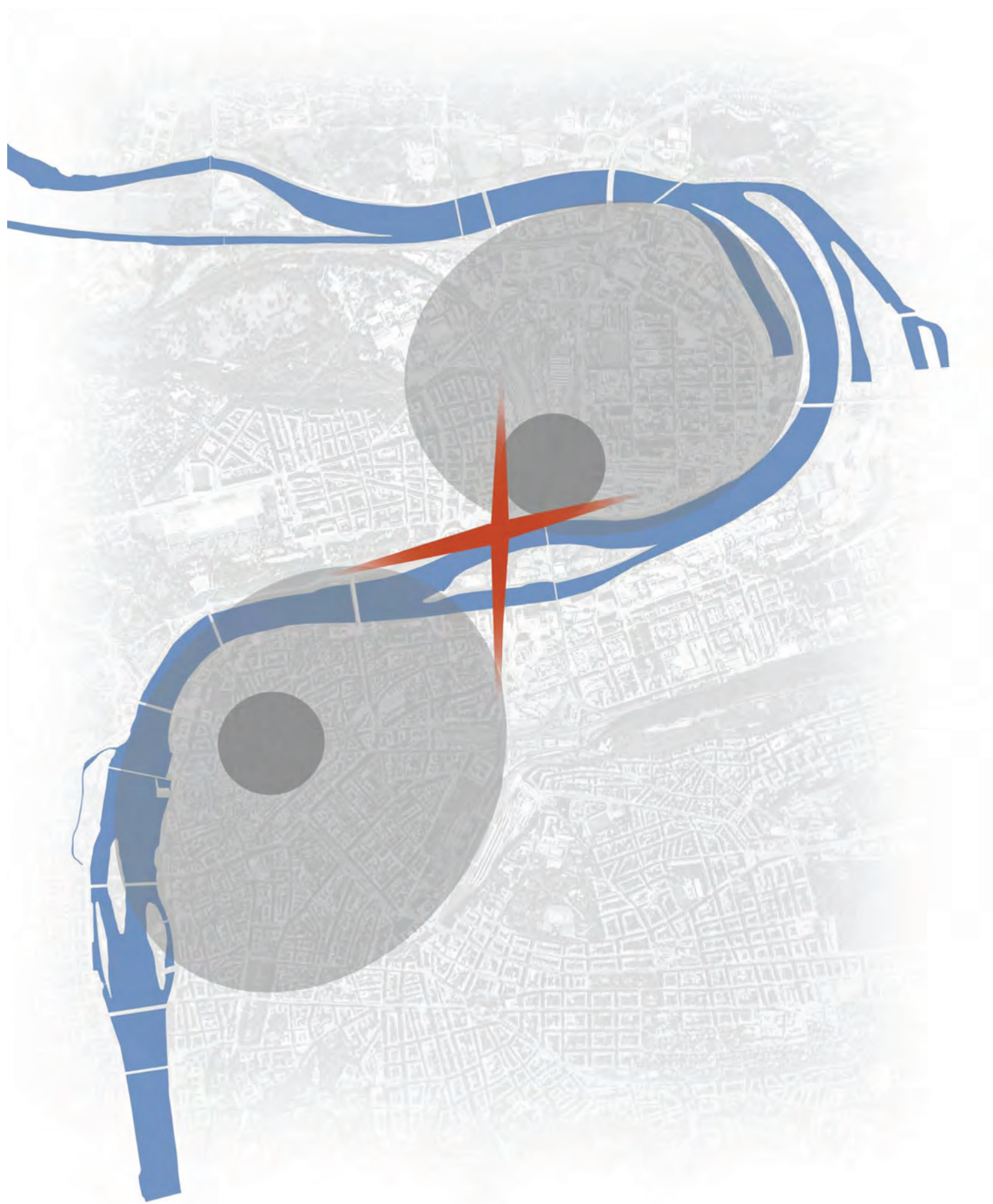
K celkovému oživení přispěje plánovaná zástavba rozvojového území Bubny. Nové aktivity na předmostí Hlávkova mostu (levý i pravý břeh) a na Štvanici umožní vytvořit chybějící pěší propojení Nového Města a Holešovic.

LEGENDA

VAZBY

	nejaktivnější místa (celoměstský význam)	intenzivní vazba < 500m
	méně aktivní místa (lokální význam)	funkční vazba < 800m
	neaktivní / mrtvá místa	nefunkční vazba > 800 (1000)m





VLTAVSKÁ JAKO SPOJUJÍCÍ ČLÁNEK PRAHY

Holešovice s novou zástavbou Bubnů mají potenciál stát se novodobým centrem Prahy - protiváhou stávajícího historického centra. Vltavská je dnes jediným přímým propojujícím místem těchto center a měla by se stát městem - živou součástí města.

Vltavská jako doplněk ke Staroměstskému centru.

Staré Město - Nové Město
jako historické centrum

X

Vltavská - Bubny - Holešovice
jako novodobé centrum

Hlavní principy pro návrh

- 01 Zlepšení prostupnosti, eliminace mimoúrovňovosti
- 02 Zorganizování a definování prostoru
- 03 Efektivnější využití území
- 04 Intenzivnější propojení města
- 05 Zpestření aktivit
- 06 Kontrast města a krajiny - Vltavská vs. Štvanice
- 07 Rovnoprávnost automobilů a chodců

INTENZIVNĚJŠÍ PROPOJENÍ MĚSTA

Hlávkův most a tři nové peší lávky spojující levý a pravý břeh Vltavy přes Štvanici.



KONCEPCE KRAJINY

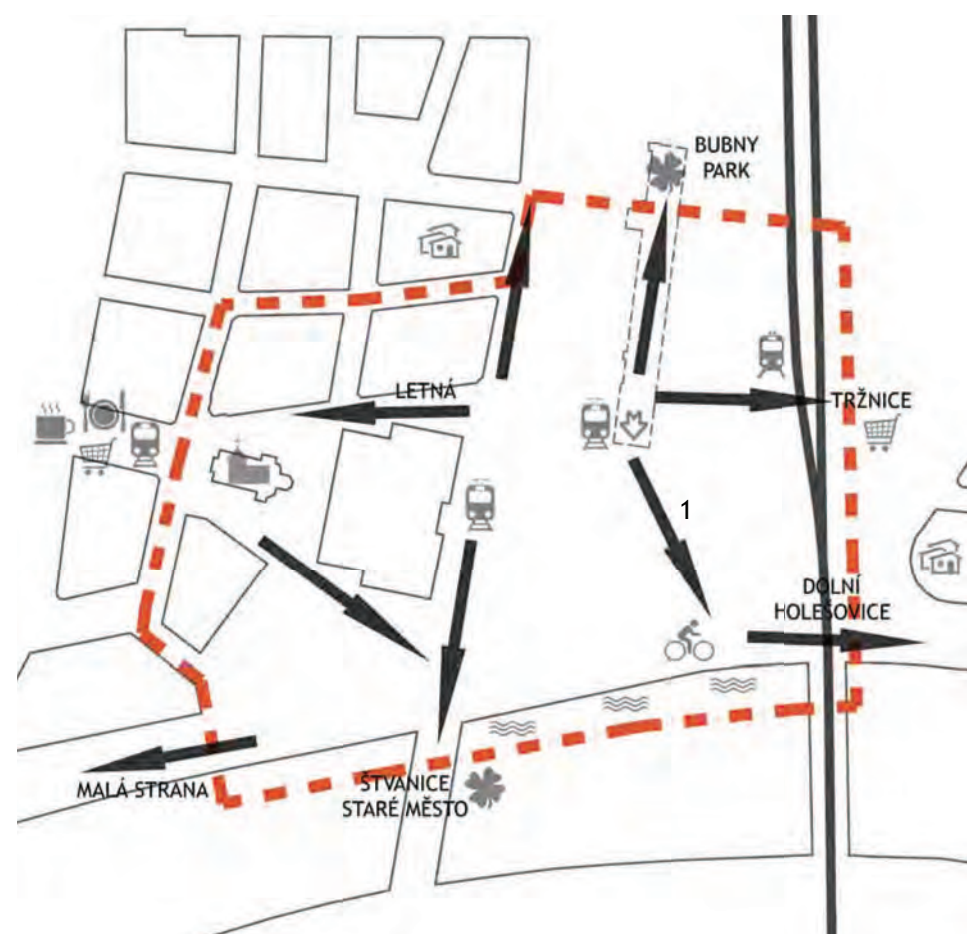
System velkých městských parků kolem holešovického poloostrova. Uvnitř nové struktury pouze malé lokální parčíky.



PROSTUPNOST

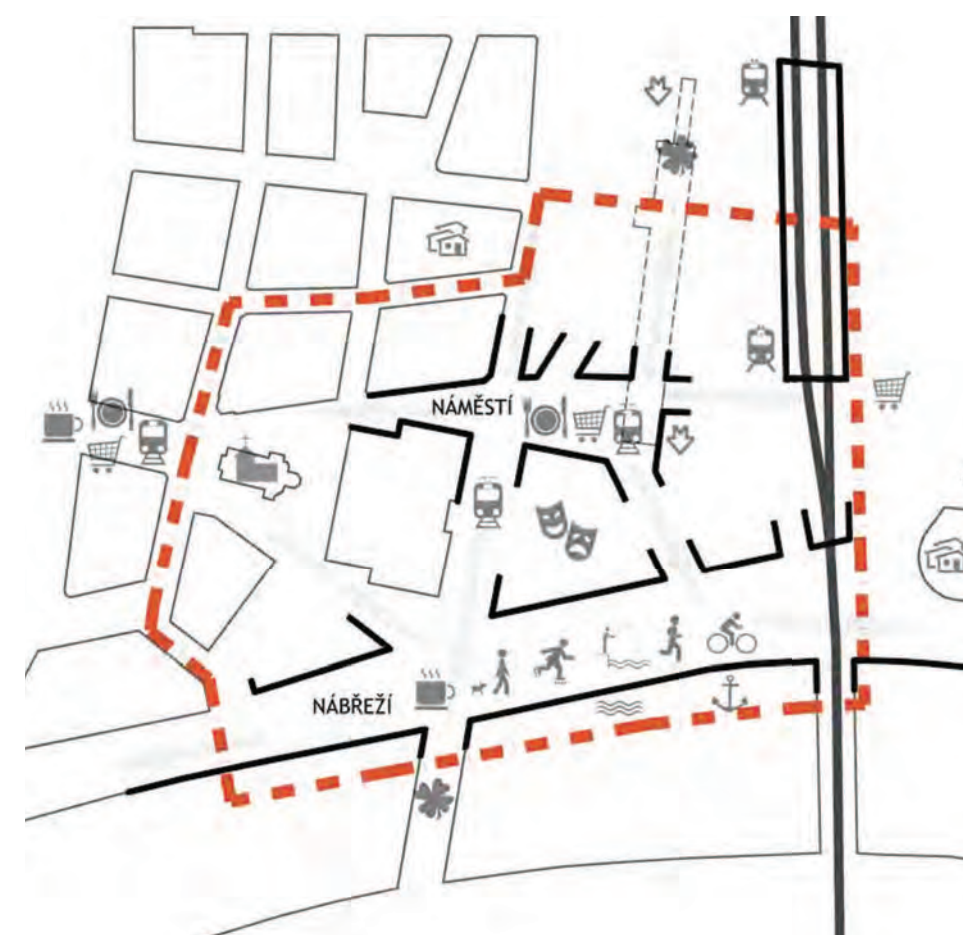
Zlepšení prostupnosti území. Propojení současných míst a aktivit.
Eliminace mimoúrovňovosti. Stanice metra jako ohnisko.

1 - Nová ulice s výhledem k řece na Štvanici a pravý břeh.
Směr Vítkov a Žižkovská věž.



DEFINOVÁNÍ PROSTORU




Dva hlavní veřejné prostory. Náměstí jako nové kulturní a společenské centrum, předprostor koncertního sálu. Výslednice toků energií v území. Nábřeží jako prostor pro rekreaci a sport. Doplnění předmostí a obrazu pražské veduty. Vytvoření linie nábřeží. Kontakt s řekou. Zahuštění území, zpestření aktivit. Multifunkční koncertní sál jako protiváha budově bývalých Elektrických podniků.




AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA



LEGENDA

-  KOMUNIKACE CELOMĚSTSKÉHO VÝZNAMU
-  OSTATNÍ KOMUNIKAČNÍ SKELET
-  NOVÁ ÚROVŇOVÁ KŘÍŽOVATKA

1:10000 

Dopravní koncepce vychází ze studie pro změnu územního plánu od CMC Architects a ateliéru DUA. (9/2012)

Hlavní principy

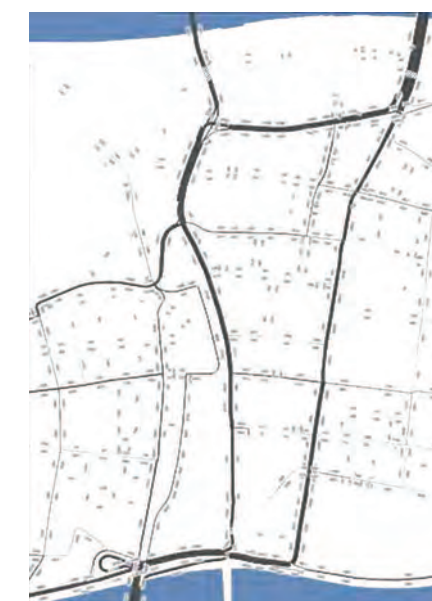
- 01 Minimalizace zátěže ulice Argentinské a Bubenské
- 02 Napojení na tunel Blanka novou ulicí Brazilská bez nutnosti tunelové trasy v řešeném území
- 03 Rozvoj území bez podmíněnosti přestavby železniční trati
- 04 Nové tramvajové propojení sever - jih, nová tram.zastávka na Štvanici, vedení linky skrz holešovickou tržnici
- 05 Přimknutí nové ulice Brazilská k železnici - minimalizace hlukové zátěže v území
- 06 Do Brazilské lze umístit všechny potřebné páteřní inženýrské sítě pro celopražské potřeby
- 07 Realizace nového severního výstupu z metra Vltavská
- 08 Nové řešení křižovatky před Hlávkovým mostem uvolní plochu pro veřejnou budovu
Zachována mimoúrovňová křižovatka se západním nájezdem.
- 09 Navržené nové ulice budou mít dostatečnou šířku pro umístění stromořadí ve všech ulicích
- 10 Umožní se zachování stávajícího objektu nádraží Bubny, vodárny a velké haly

Změny v návrhu oproti převzaté studii

- A Změna tvaru západního nájezdu na most. Prostor pro novou budovu státní správy.
Průduch ochranného systému metra přesunut na nábreží k Negrelliho viaduktu
- B Ulice podél západní strany nádraží Bubny prodloužena na nábreží
- C Pěší průchod pod viaduktem
- D Otočení vjezdu do podzemního objektu stanice metra Vltavská
- E Automobilové propojení ulic Veletřní a Dělnická pouze pro napojení na Brazilskou ulici



STÁVAJÍCÍ INTENZITA PROVOZU



NARHOVANÁ INTENZITA PROVOZU

DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ NÁVRH

KOLEJOVÁ DOPRAVA



LEGENDA

— ŽELEZNICE

— TRAMVAJOVÁ LINKA SE ZASTÁVKOU



OCHRANNÝ SYSTÉM METRA



NÁDRAŽÍ



VESTIBUL STANICE METRA

1:10000

PĚŠÍ DOPRAVA A CYKLOTRASY



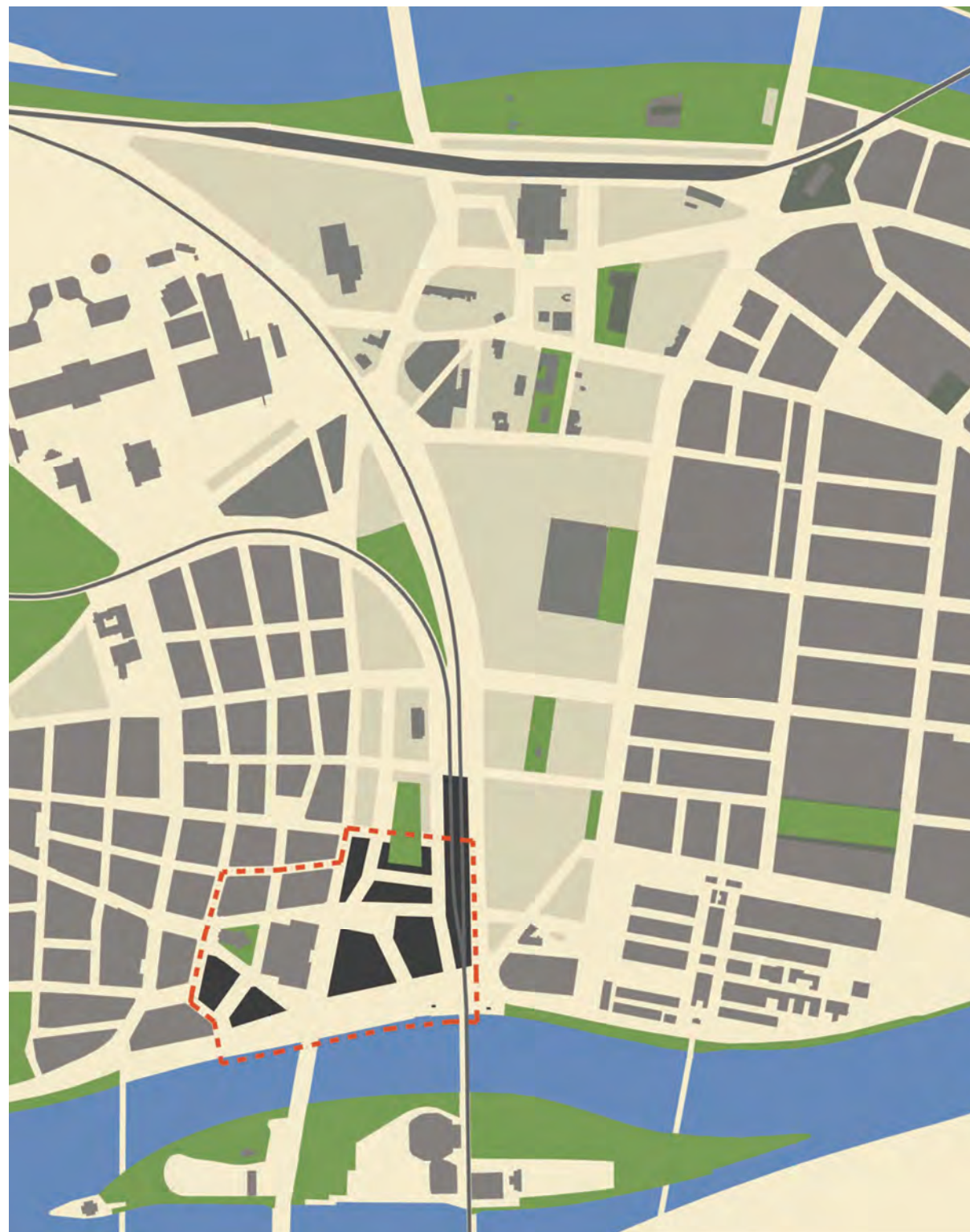
LEGENDA

— CYKLOSTEZKA

↔ PĚŠÍ PROPOJENÍ

1:10000

MĚSTSKÉ PARKY



1:10000



FUNKČNÍ VYUŽITÍ



LEGENDA



BYDLENÍ



ADMINISTRATIVA



OBCHOD/SLUŽBY



KULTURA



SPORT/REKREACE



PARK



PŘÍSTAVIŠTĚ LODĚK

1:10000



CELKOVÝ NADHLED NÁVRH



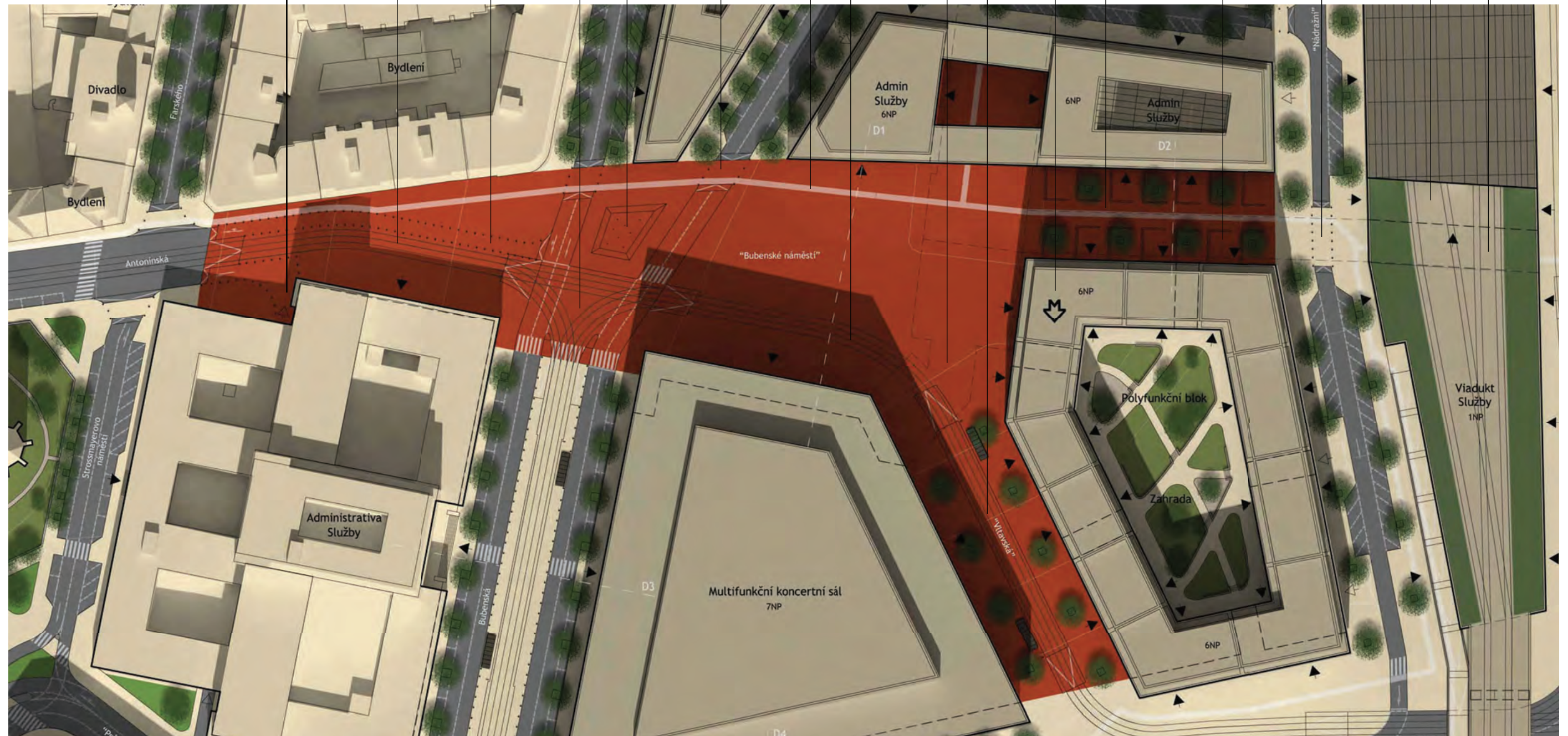
HLAVNÍ VÝKRES - PŮDORYS NÁVRH





Reference - Hector Malot Parc, Paříž

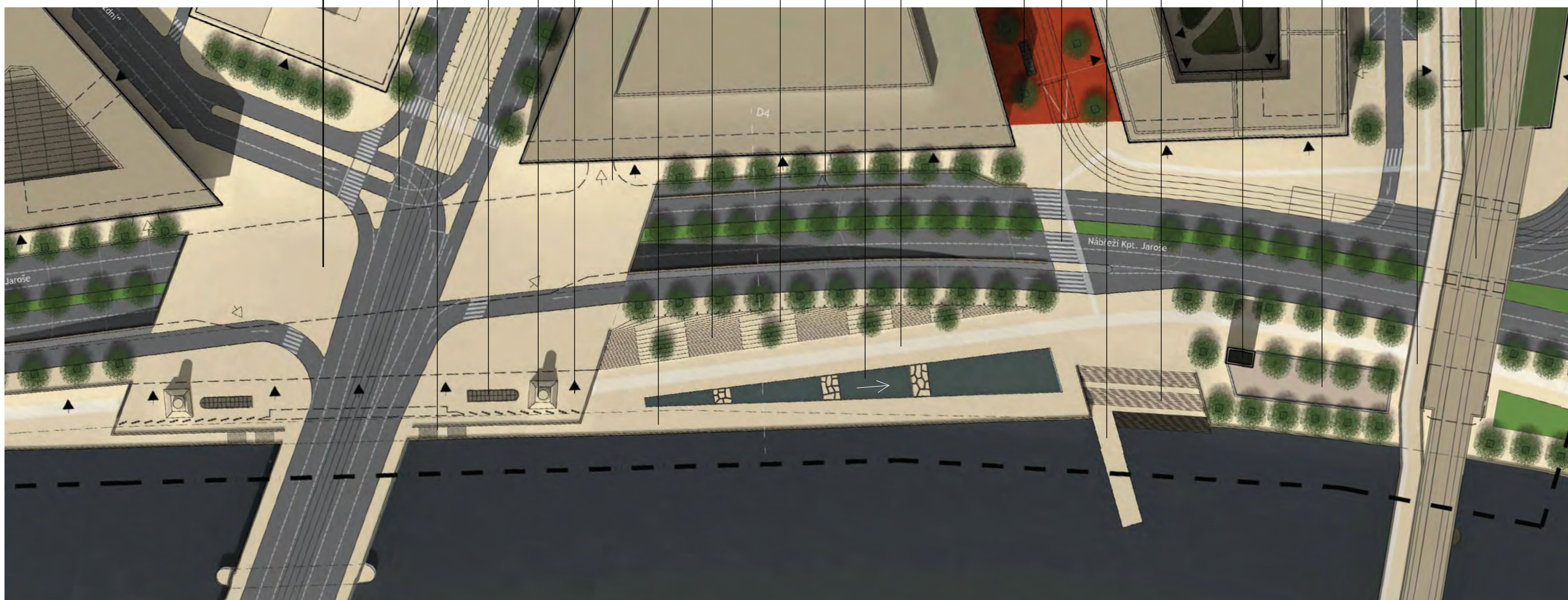
- výjezd z podzemních garáží
- koleje v úrovni chodníku
- jízdní pruh v úrovni chodníku
- nová úroňová křižovatka
- vodní výtrysky
- přechod v úrovni chodníku
- cyklostezka
- koleje v úrovni chodníku
- podzemní pasáž metro - koncertní sál
- tramvajová zastávka
- nový jižní vestibul metra
- ulice s pěší zónou
- podzemní pasáž metro - nádraží Bubny
- přechod v úrovni chodníku
- vestibul nádraží Bubny
- pasáž skrz viadukt





Reference - Les Berges du Rhone, Lyon

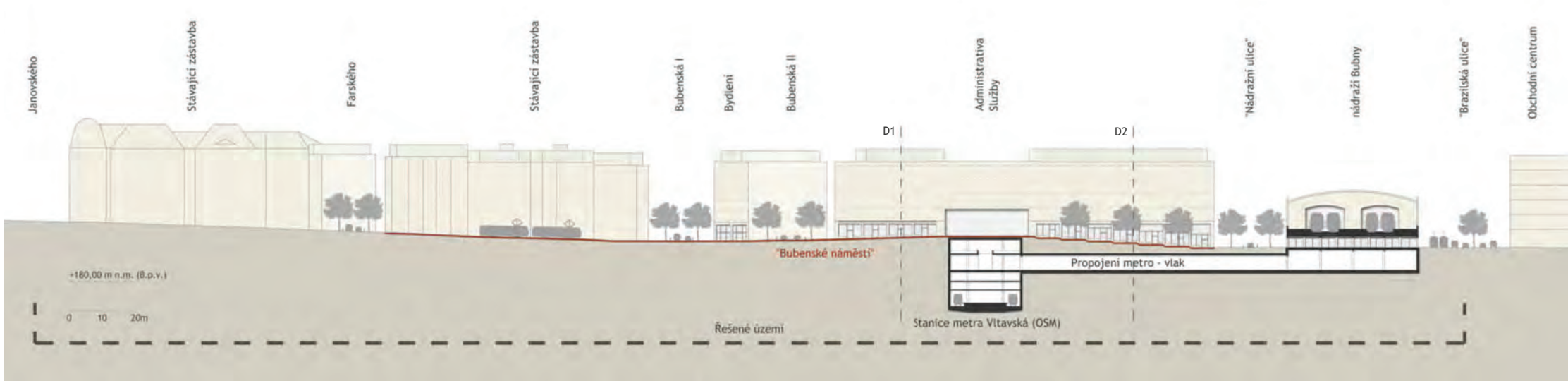
- rozšířené přemostění magistrály
přímý přístup na Hlávčkův most
- nová úroňová křižovatka
- nové schodiště na most
- schodiště odstraněno
zasklení otvoru
- stávající sousoší
- pasáž pod mostem
služby pro sport a rekreaci, kavárna
- zásobování koncertního sálu
- vykonzolování nábreží nad vodu
- schodiště
- schodiště na sezení
výhled na řeku
- vjezd do podzemních garáží
- mělká vodní kaskáda
- pruh pro cyklisty a bruslaře
- tramvajová zastávka
- úroňový přechod pro chodce
- molo - přístaviště a půjčovna loděk
- schodiště k vodě
- výdech (nádech) z metra
- dětské hřiště
- nová pěší lávka na Štvanici
- Negrelliho viadukt



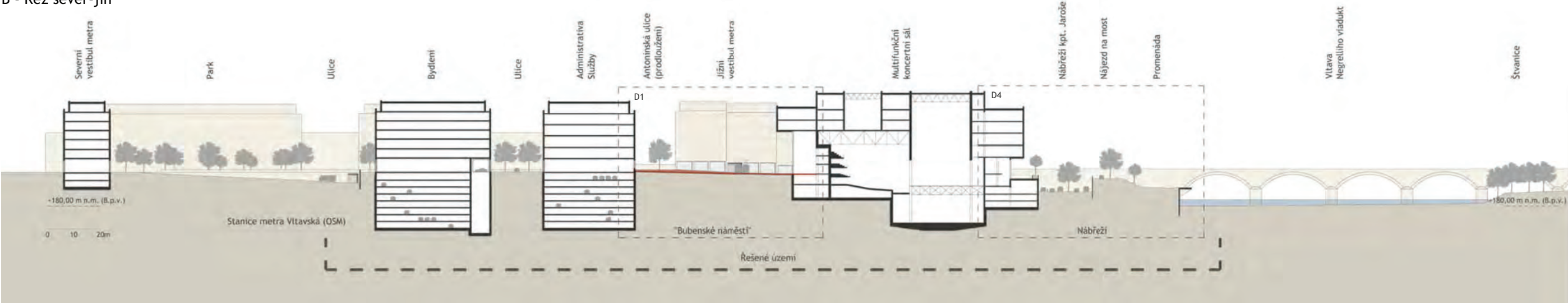
CELKOVÉ ŘEZPOHLEDY NÁVRH



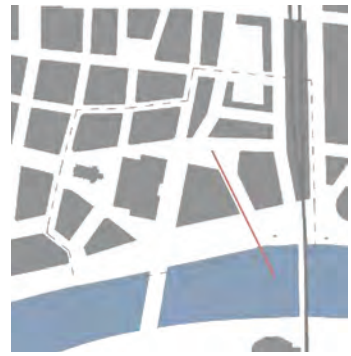
A - Řez západ-východ



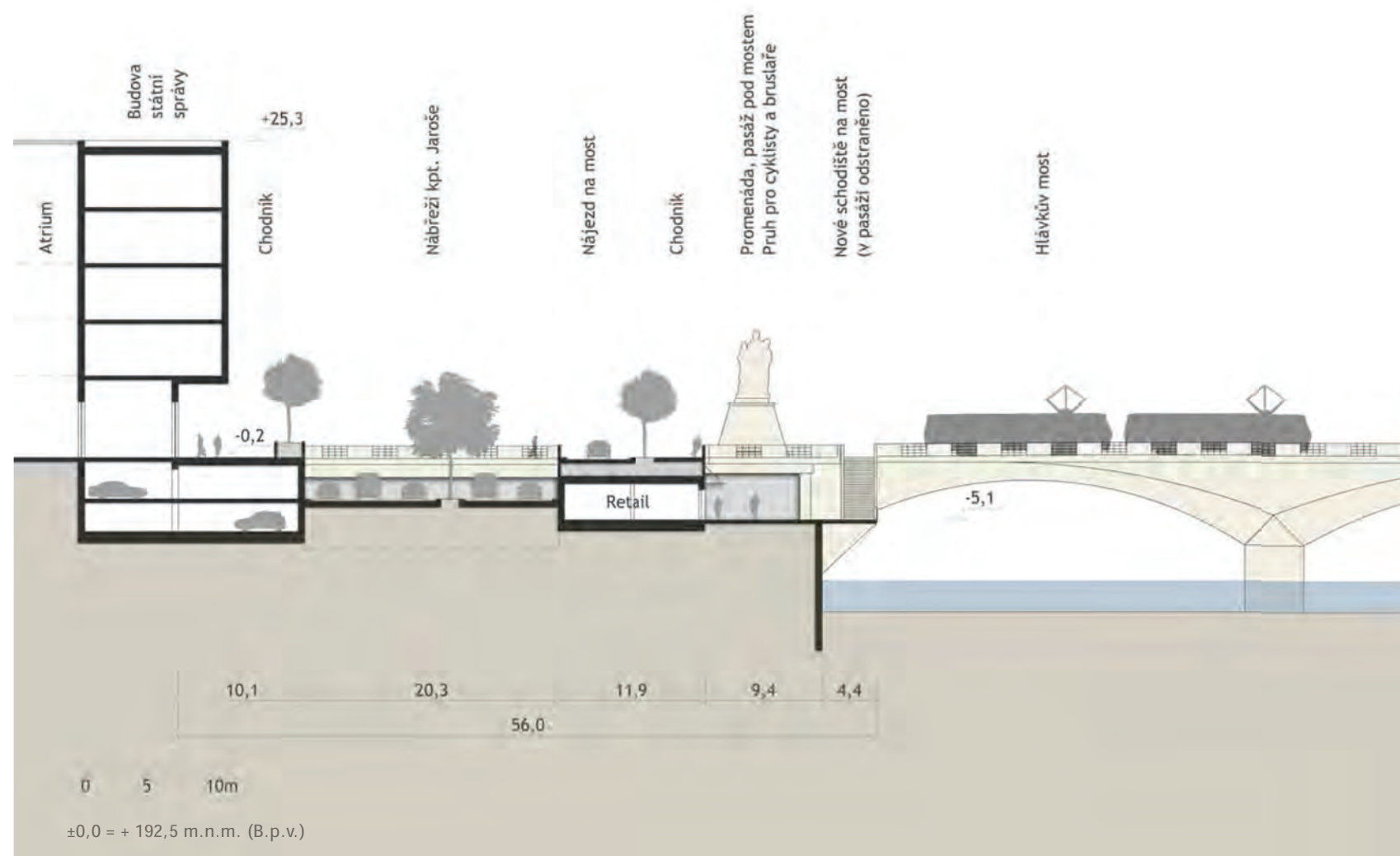
B - Řez sever-jih



ŘEZOPOHLED - NOVÁ ULICE K ŘECE NÁVRH



ŘEZPOHLED - NÁBŘEŽÍ NÁVRH

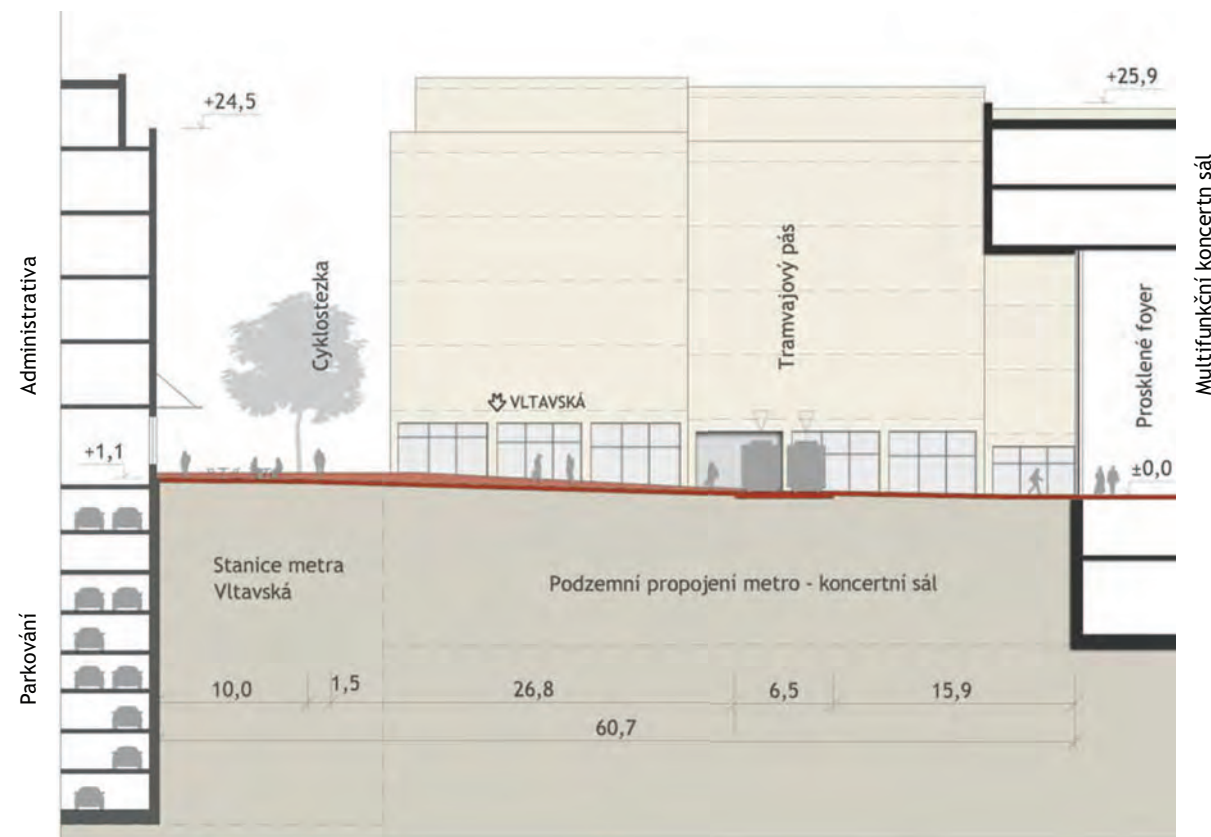


VEDUTA - POHLED Z HLÁVKOVA MOSTU NÁVRH

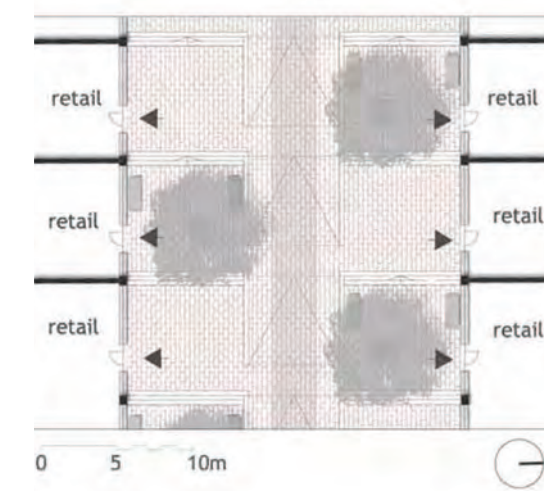
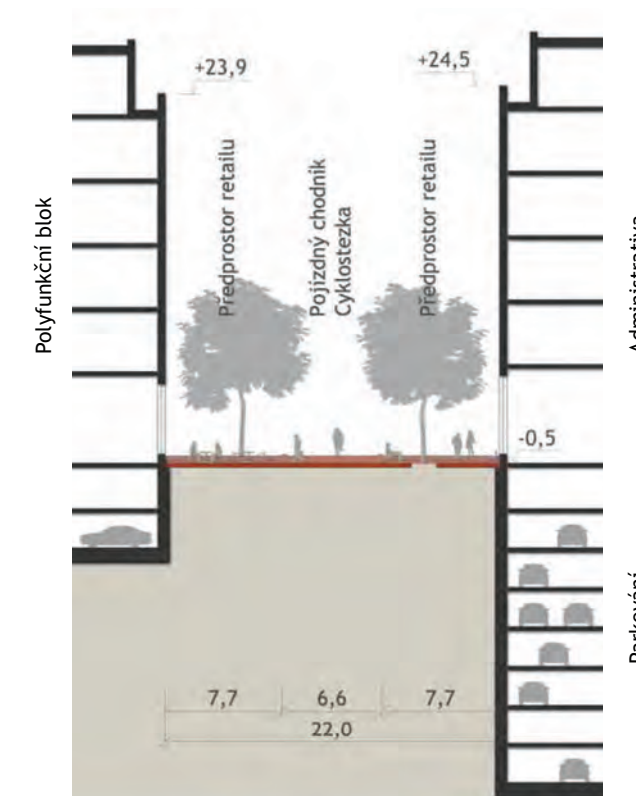


DETAILY VEŘEJNÉHO PROSTORU NÁVRH

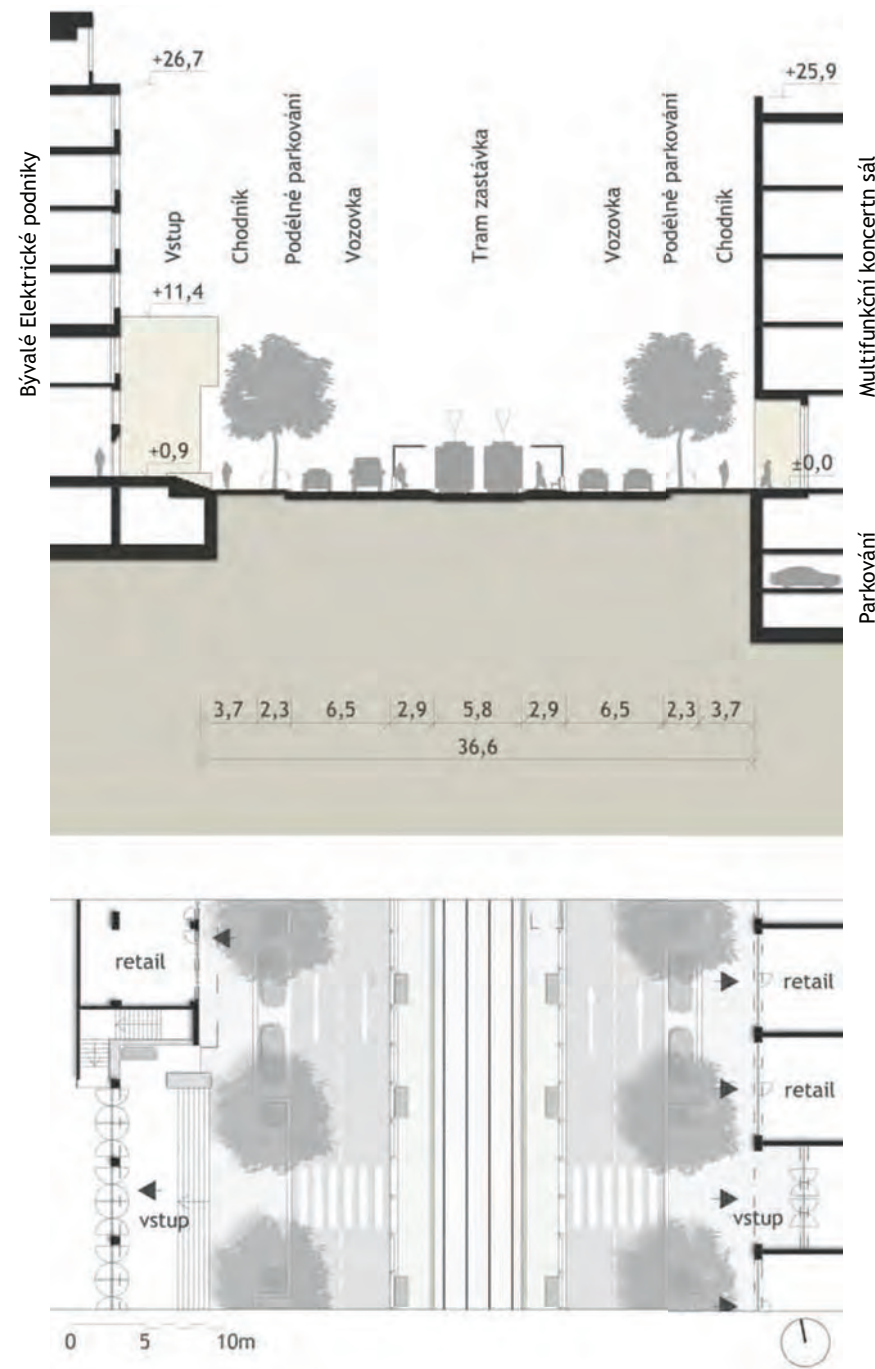
D1 - „Bubenské náměstí“



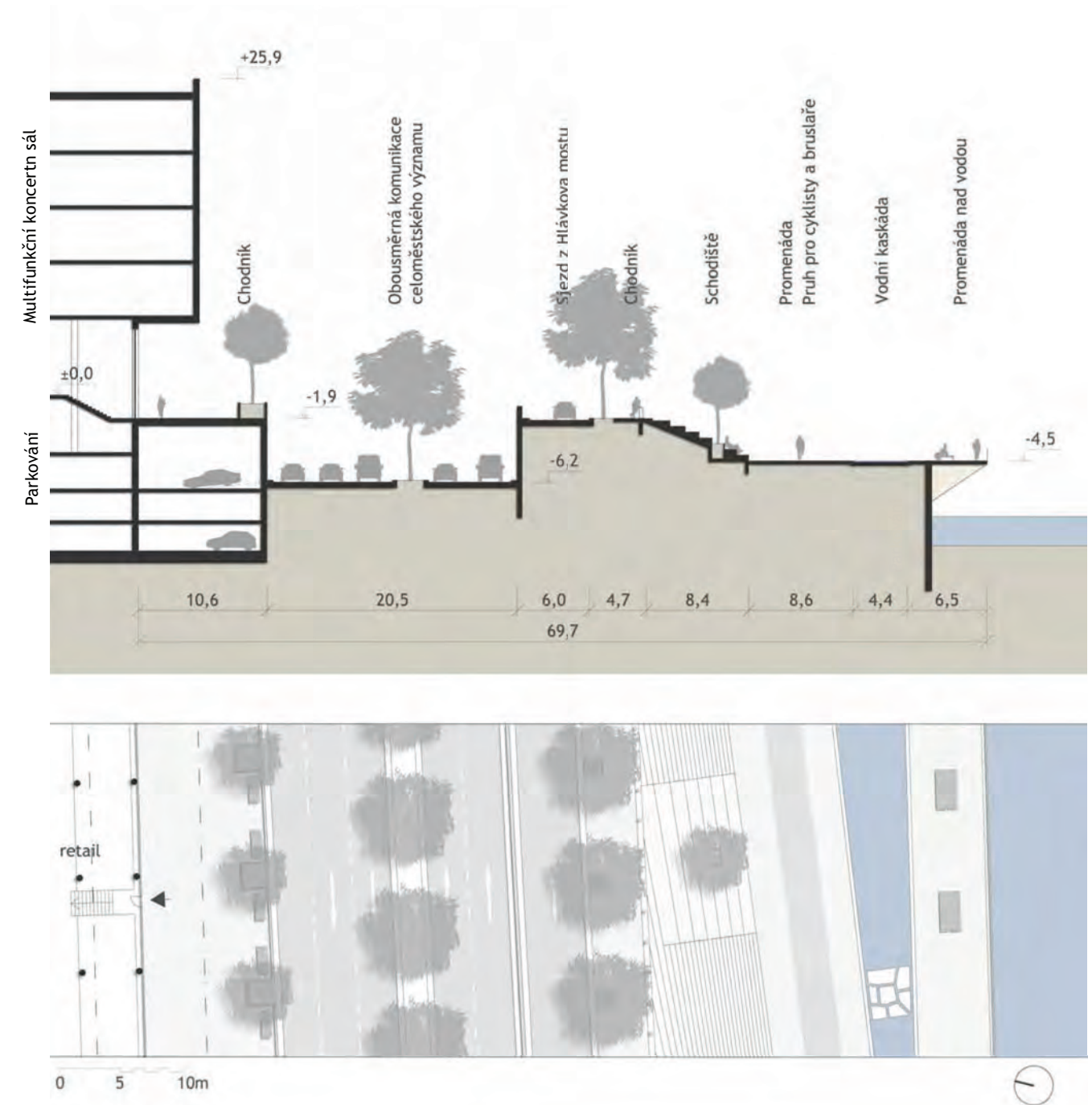
D2 - Antonínská ulice (pěší zóna)



D3 - Bubenská ulice



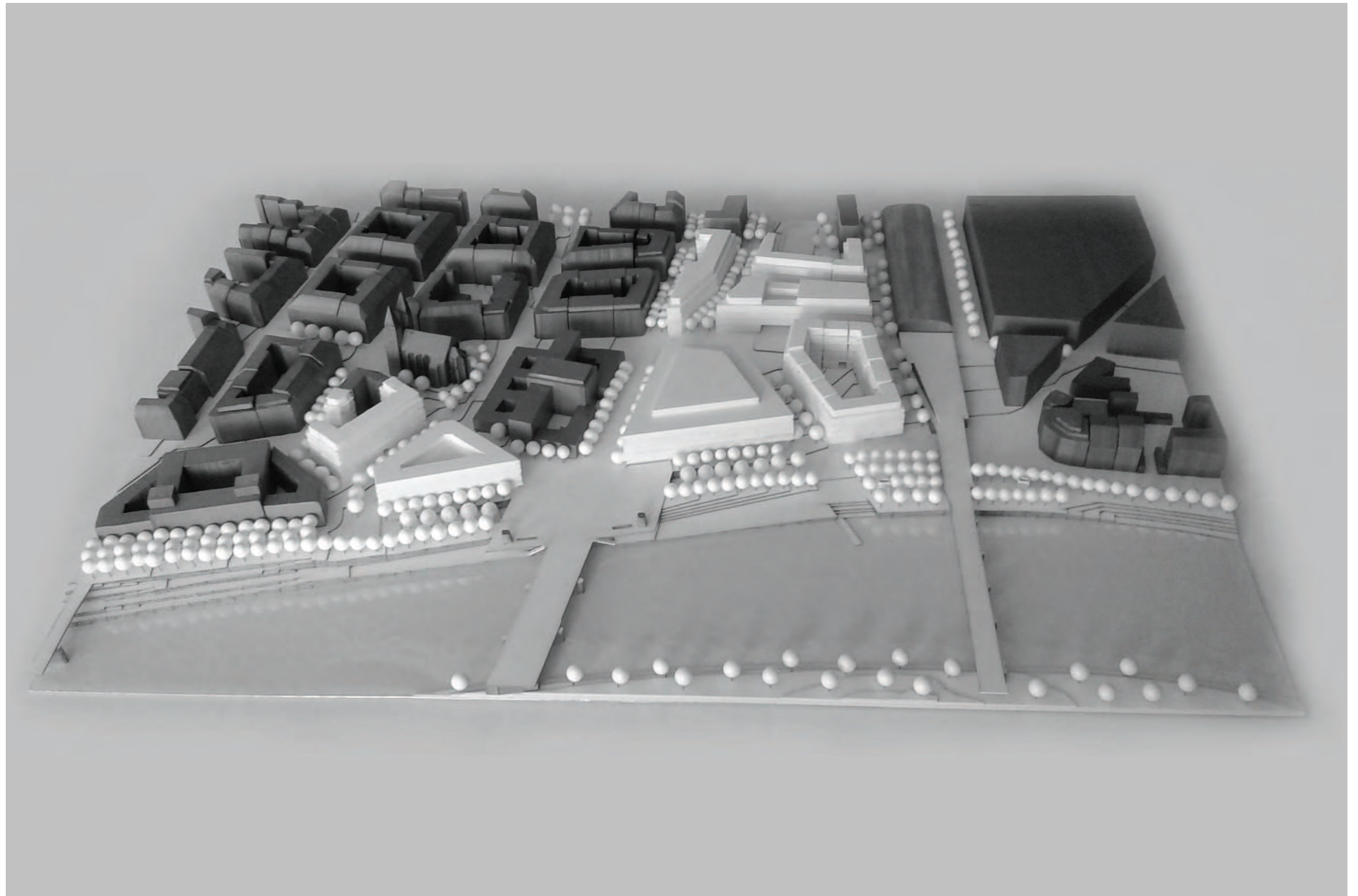
D4 - Nábřeží

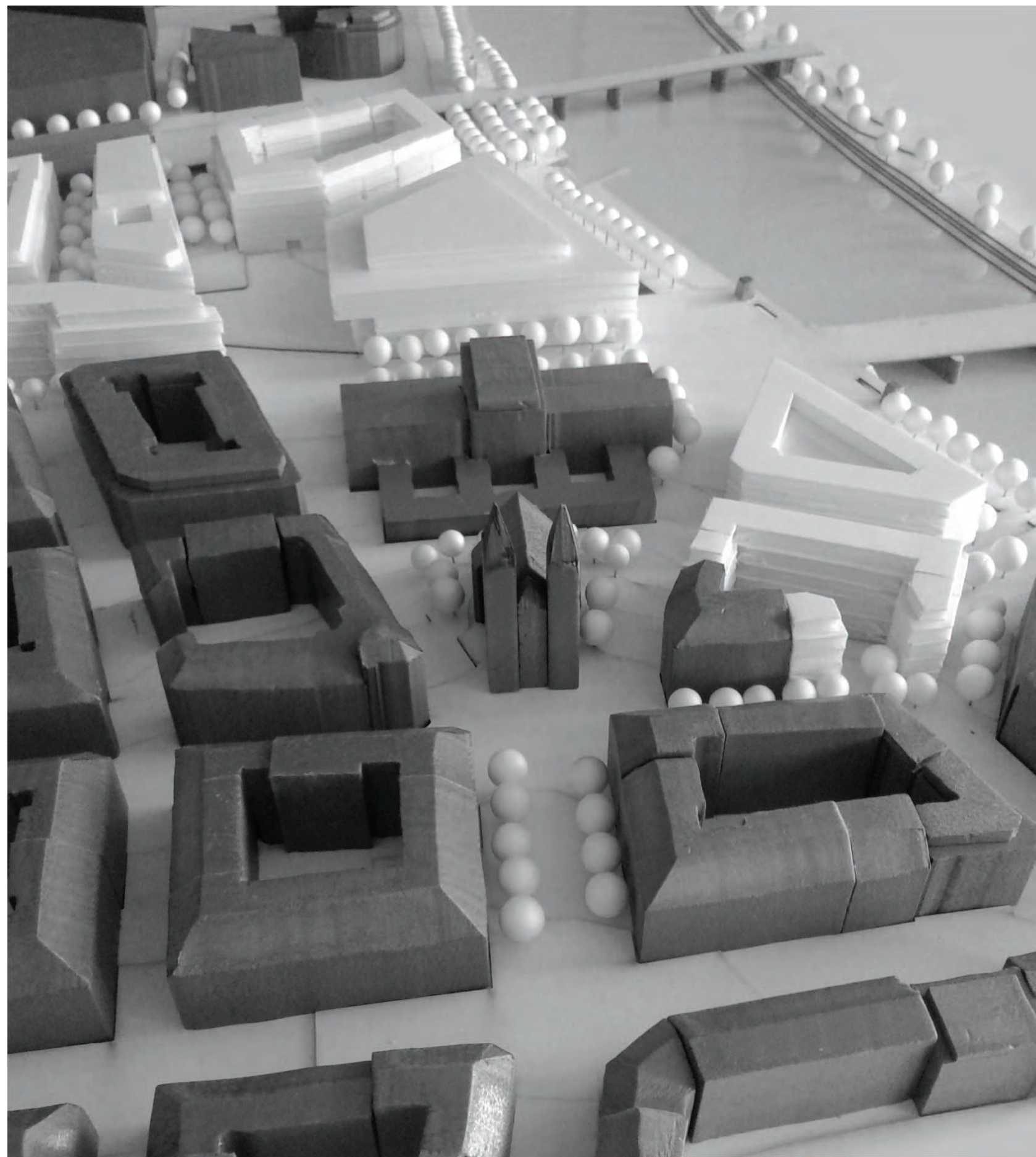












KONZULTANTI

Vedoucí diplomové práce	doc. Ing. arch. Jan Jehlík
Dopravní řešení	Ing. Václav Malina akad. arch. Vít Máslo

POUŽITÉ ZDROJE

Publikace

Města pro lidi, Jan Gehl, Jan Gehl a Partnerství, o.p.s., 2012
Časopis DETAIL - Music and Theatre, 3/2009
Časopis DETAIL - Urban space and Landscape, 12/2008

Mapové podklady poskytnuté doc. Ing. arch. Janem Jehlíkem

Studie pro změnu územního plánu rozvojového území Bubny-Zátory
poskytnutá Ing. Václavem Malinou a akad. arch. Vítem Máslem

Internet

<http://archiweb.cz/>
<http://www.praha7.cz/>
<http://www.urm.cz/>
<http://www.philharmoniedeparis.com/>
<http://cs.wikipedia.org/>

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji především své rodině za podporu
a Janu Jehlíkovi za odborné vedení.

Speciální poděkování Lucii Sudolské,
Martinu Brandovi a Janu Frýdlovi.