

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

AUTOR, DIPLOMANT: Jana Braňková AR 2010/2011 LS
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: Město nad železnici (ČJ)
City above the railway (AJ)

JAZYK PRÁCE: český

Vedoucí práce: Ing. akad. arch. Jan Šépka **Ústav:** 15129 Ústav navrhování III

Oponent práce: Ing. arch. Petr Burian

Klíčová slova
(česká): Hlavní nádraží, schody, náměstí, vstup, Vrchlického sady, Nové město, Praha

Anotace
(česká):
Vstup do města
Konceptem návrhu je zapojení Fantovy budovy a tím celého nádraží do města. Nové náměstí vymezené zástavbou navazující na blokovou strukturu vytváří důstojný vstup do Prahy a Fantově budově navrácí symbolický význam. Charakter náměstí je podpořen jednotným návrhem budov a užitými materiály, betonem, sklem a kovem.

Anotace (anglická):
City entrance
Joining the old station building into the urban structure means to merge the whole railway station into the city. Newly created public space in front of the Fanta building surrounded by blocks corresponding to the local urban structure is a dignified entrance to Prague as well as an emphasis on the symbolic meaning Fanta building.
Use of materials such as concrete, glass and metal in an united concept underlines the character of the square.

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.“

V Praze dne 20. května 2011

.....
podpis autora-diplomanta

OBSAH

Prohlášení autora	03
Zadání	
Město nad železnicí	05
Analýza	
Historie místa	08
Ortofotomapa stávající	15
Katastrální mapa	16
Koncept územního plánu - doprava	17
Územní plán k r. 2010	18
Koncept územního plánu	19
Schwarzplan 1:5000	20
Analýza zastavitelných ploch	21
SWOT analýza	23
Fotodokumentace současného stavu	24
Nerealizované projekty	
Dopravní projekty	30
Projekty nad kolejíštěm	34
Plánované projekty	
Provozní úsek metra trasy D	38
Úprava vrchlického sadů	38
Návrh na podobu Václavského náměstí	39
Vize	
Humanizace magistrály	41
Koncept	47
Návrh	
Situace	54
Dopravní schéma	55
Vizualizace	56
Půdorysy	62
Řezy	64
Funkční schéma	65
Bilanční tabulka, ekonomická proveditelnost	69
Publikované fotografie, zdroje, literatura	70
Poděkování	71

ZADÁNÍ



Město nad železnicí

Místo: Praha – centrum.

Úkol: Kolejiště Hlavního nádraží je v současnosti největší nezastavěný pozemek v centru Prahy. Území bylo již v minulosti prověřováno několika projekty, nicméně žádný zatím nebyl realizován. Praha může získat novou zástavbu, která by uspokojila potřeby současného člověka a to přímo v srdci města. Jak se postavit k zástavbě této velké mezery je tedy velkým otazníkem. Má se propojit prostor Nového města nad Václavským náměstím s oblastí Vinohrad potažmo s oblastí Žižkova? Nebo se má do tohoto území vložit nezávislý urbanistický útvar? Jak se postavit k železnici a jak překlenout kolejiště směřující k Hlavnímu nádraží? To jsou důležité otázky, na které je potřeba hledat odpovědi.

Program: Není předepsaná přesná velikost nové zástavby.

Vyslovení filozofického názoru na fungování města v blízké budoucnosti.

Jednotlivé funkční náplně a plošné výměry mohou být relativizovány vlastním návrhem.

ANALÝZA

HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - HISTORIE

Hlavní nádraží neboli Nádraží presidenta Wilsona je v provozu od 14. prosince 1871, kdy z něj byl zahájen železniční provoz Dráhy císaře Františka Josefa na jih do Benešova, Tábora a Vídně. 1872 v blízkosti nádraží Dráhy císaře Františka Josefa byla na samostatné stanici ukončena od severu Turnovsko-kralupsko-pražská dráha. Obě nádraží brzy splynula. Roku 1872 byla rovněž zprovozněna Pražská spojovací dráha v trase Smíchov (Česká západní dráha) – Praha (dnešní Hlavní nádraží) – Hrabovka (napojení na Severozápadní dráhu), čímž došlo k propojení nádraží čtyř různých společností. Původní budova nádraží byla postavena v novorenesančním slohu podle návrhu Ignáce Ullmanna a Antonína Barvitia. Vrchlického sady před nádražím byly založeny roku 1876.



Začátkem dvacátého století bylo nádraží zrekonstruováno a zvětšeno. Nová hlavní budova v secesním slohu byla postavena v letech 1901–1909 podle vítězného návrhu z architektonické soutěže architekta Josefa Fanty. Byly vybudovány podchody a kolejiště bylo zastřešeno dvěma ocelovými obloukovými konstrukcemi o rozpětí 33,3 m a výšce 18 m, jejichž autory byli J. Marjanko a R. Kornfeld. Pod zastřešením jsou nástupiště číslo 1 až 4, nástupiště č. 1A je mimo hlavní zastřešení vysunuto k vinohradskému záhlaví.



Po druhé světové válce byla trať na Smíchov zdvojkolejněná a byl postaven druhý tunel. Roku 1926 byla dokončena jednokolejná spojka Vítkov -Libeň (horní nádraží) (Vítkovská trať), která doplnila jednokolejnou spojku druhou stranou kopce, přes Hrabovku, z roku 1872.

9. května 1974 sem začalo jezdit metro (stanice Hlavní nádraží). V letech 1972–1979 vznikla nová odbavovací hala, které ustoupila část dosavadních sadů. Autory nové budovy jsou Josef Danda, Jan Bočan a Alena a Jan Šrámkovi. Nad halou vede Severojižní magistrála. V letech 1983–1989 byl vybudován třetí vinohradský tunel na jižní straně nádraží. V roce 1994 byla na hlavním nádraží zprovozněna další tři nástupiště, s čísly 5 až 7, která mají samostatná plochá zastřešení. Přestavba severního (východního) zhlaví hlavního nádraží byla dokončena v roce 2005.

V hale i parku před nádražím (oficiálně Vrchlického sady, lidově zvané Sherwood) se často vyskytují bezdomovci a narkomani, místo je také nechvalně známé jako křižovatka mužské homosexuální prostituce. Technický stav nádraží byl na začátku 21. století špatný, a proto 14. prosince 2006 započala rozsáhlá rekonstrukce podle návrhu českého architekta Patrika Kotase, s rozpočtem cca 1 miliardy korun.

Celou přestavbu zajišťuje italská developerská společnost Grandi Stazioni, která podobné projekty již úspěšně realizovala v Itálii. Nádraží dostane na 30 let do pronájmu. Má být autenticky rekonstruována secesní i moderní budova a přebudován park před budovou. Odbavování cestujících se má přiblížit letištnímu, první nástupiště má být přebudováno na promenádu, ve Fantově budově má být obnovena restaurace a nádraží se má při zachování dopravních funkcí změnit v obchodní galerii. Práce mají trvat přibližně do roku 2014.

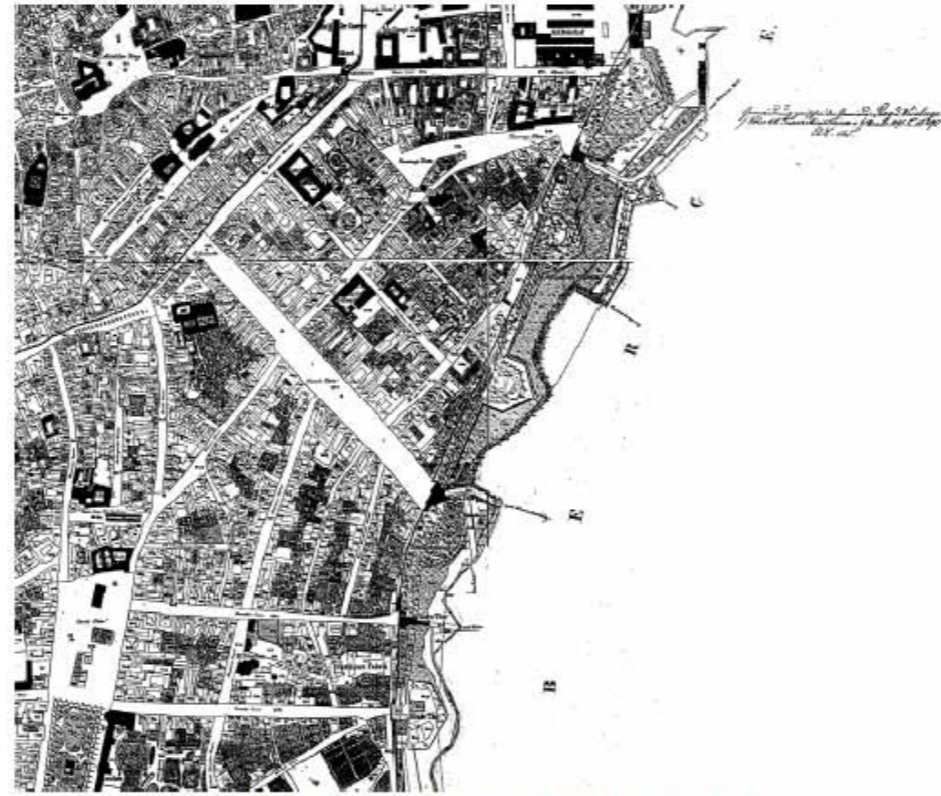
Na přelomu roku 2008 a 2009 byly dokončeny rekonstrukční práce na nástupištích číslo 1 až 4, na které je nově umožněn přístup z podchodu nejen schody, ale také eskalátory a výtahy. Po téměř patnácti letech (1994 - 16.6. 2008) se s cestujícími rozloučil hlas herce a dabéra Václava Knopa a cestující zde poprvé uvítala brněnská herečka Danuše Hostinská-Klichová, tehdy ještě mezi nadšenci známá pouze pod pseudonymem "Andula".



V červnu 2009 byla předána do užívání veřejnosti rekonstruovaná severní část nové odbavovací haly. Vznikly zde nové obchody, restaurace, prodejny tisku, prodejny potravin, turistické informace a také nové velké odbavovací ČD centrum. Poslední fází obnovy nádraží bude oprava historické a památkově chráněné secesní Fantovy budovy.

SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLA - HISTORIE

Oblast, kterou dnes prochází Severojižní magistrála, byla až do poslední čtvrtiny 19. století hradebním okrskem pražské pevnosti. Průchody bastionovým opevněním tvořila trojice bran – Žitná brána (Korn Thor) v pokračování Žitné ulice, Koňská brána (Ross Thor), zakončující Koňský trh – dnes Václavské náměstí a Nová brána (New Thor), navazující na Senovážné náměstí. Tyto brány byly východištěm hlavních silnic ve směru na Kutnou Horu (dnešní Vinohradská třída), Nusle (dnešní Škrétova a Bělehradská), Vršovice (Anglická ul.) a Český Brod (dnešní Husitská třída). Území vně hradeb – dříve Viničné hory, dnes Královské Vinohrady – mělo charakter volné krajiny se sady, zahradami, vinicemi a samostatnými usedlostmi (Kravín, Kanálka, Smetanka, Zvonařka, Vondračka a další).

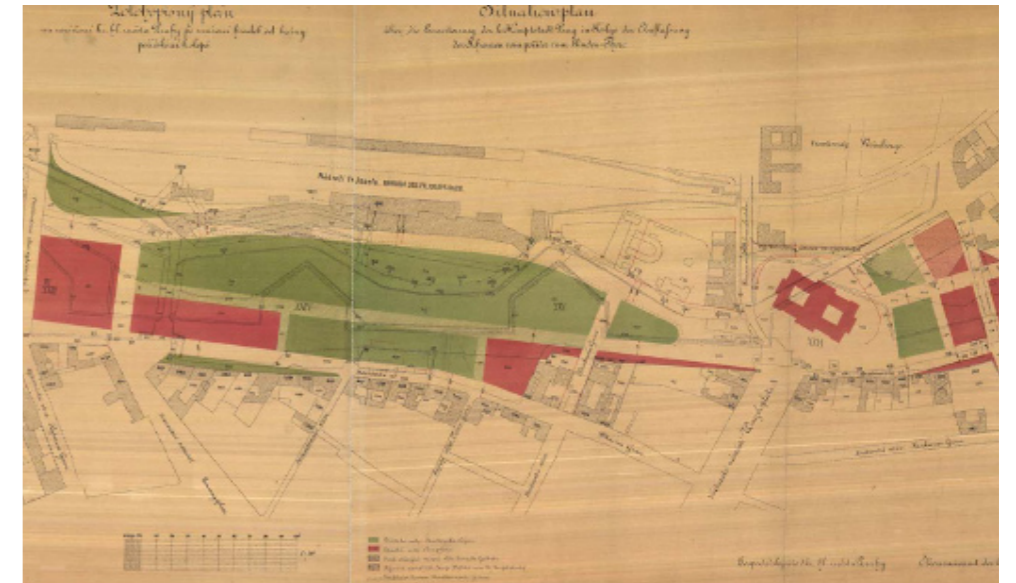


Obr. 1 Východní okraj Prahy na katastrální mapě z r. 1842

Bastionové opevnění mělo v této oblasti již od 30. let 19. století sadovou úpravu a prostor hradeb mezi Žitnou a Novou bránou se stal prvními veřejnými pražskými sady. V poslední třetině 19. století prošel změnami hlavně příhradební prostor – v r. 1871 bylo dokončeno nádraží dráhy Františka Josefa z Vídně – nynější Hlavní nádraží, koncem 60. let bylo poblíž Koňské brány postaveno dřevěné Novoměstské divadlo. Po obsazení Prahy pruským vojskem v r. 1866 byla Praha prohlášena otevřeným městem, hradební obranný systém ztratil svůj původní význam a bylo rozhodnuto o bourání barokního opevnění. To však probíhalo s řadou legislativních a majetkoprávních peripetií a celý proces rušení hradeb se značně protáhl. K většímu stavebnímu ruchu proto dochází až koncem 70. a zvláště v průběhu 80. let 19. století.

V oblasti Koňské brány byl vybrán pozemek pro stavbu budovy Muzea, zakončující prostor Koňského trhu. Budova projektovaná architektem Schulzem a realizovaná v letech 1885 – 90 byla koncipována jako solitér do značné míry ignorující stávající parcelaci a prostorové uspořádání,

zdůrazňující pouze středovou osu Václavského náměstí. Urbanistické vztahy Muzea k okolní struktuře působí dodnes neuspořádaně a jsou vyplněny plochami zeleně Čelakovského sadů a prostorem mezi Washingtonovou a železnicí. Ve směru k Nové bráně byl položen základ regulace po zrušení hradeb v 70. letech, kdy byla vymezena osa Washingtonovy ul., bok mezi Bolzanovou a Bulharem a založena plocha dnešních Vrchlického sadů mezi nádržími a Opletalovou (dříve Mariánskou) ulicí. Parkový prostor získal hlavní proměnnou osu v pokračování Washingtonovy, fungující dodnes. Hlavní atrakcí parkové úpravy se stalo jezírko ve střední části parku proti budově nádraží (odstraněno v souvislosti se stavbou metra a nové odbavovací haly).



Obr. 3

Polohopisný plán rozšíření Královského hlavního města Prahy od brány Poříčské po Slepou (1870)



Obr. 4

Hurtigův plán Prahy a okolí z r. 1889 s C. k. státním nádražím a nádražím České severní dráhy

Do konce 19. století byla prakticky dokončena nová urbanizace hradebního obvodu a definována bloková struktura navazující Vinohradské oblasti. Vztah Nového města a Vinohrad však byl poznamenán bariérou nádraží, takže jedinou významnou spojující osou se stala Vinohradská třída, navazující na Václavské náměstí a na blok mezi tratí a původní zástavbou, kde bylo v letech 1886 – 7 postaveno Německé divadlo (dnes Státní opera). Jednou z posledních změn byla výstavba nové secesní nádražní budovy od J. Fanty z let 1908 – 9 s ocelovou halou nad kolejištěm.

Nové období v plánování rozvoje a výstavbě města po vzniku samostatné republiky a vytvoření tzv. Velké Prahy v r. 1920 se prostoru prakticky dotklo pouze minimálně. Do tohoto období však spadá první hledání nové dopravně-urbanistické koncepce – v podstatě zárodky pozdější Severojižní magistrály, kterou se zabývala nově založená Státní regulační komise a zejména kancelář významného meziválečného urbanisty Maxe Urbana. Vzniká několik pozoruhodných návrhů na vytvoření kapacitního dopravního propojení přibližně v ose dnešní magistrály, charakteristických zejména „velkorysostí“ a monumentálním formalismem, zasahujícím mnohdy necitlivě do stávající struktury území. Tyto návrhy jsou však z dnešního pohledu nesporně zajímavé, zejména z hlediska hledání vztahu mezi urbanistickým kontextem území (předpolí nádraží, okolí Muzea) a zapojení dopravní trasy do nové urbanistické struktury prostoru. Zdá se, že z těchto prvních úvah vychází i řada námětů a názorů prací pozdějších s tím rozdílem, že význam urbanistického kontextu a vztahů je postupně potlačován až po úplné popření v návrzích z konce 50. a počátku 60. let.

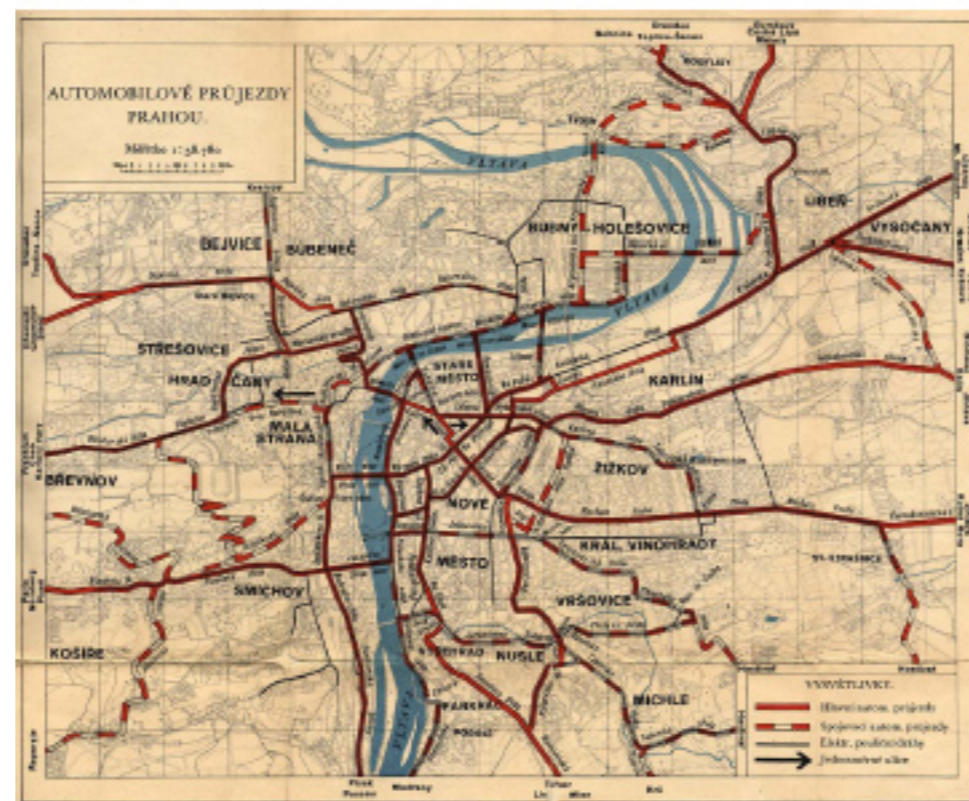
V tomto období s tzv. II. Severojižní magistrálou stává součástí roštového dopravního systému Prahy a setrvává v něm i po změně roštového systému na radiálně-okružní jako součást tzv. Vnitřního okruhu. Souběžné projekty a koncepce ukazují dnes již těžko pochopitelnou preferenci hlavního komunikačního skeletu města, který se neohlíží na stávající urbanistickou strukturu a bezohledně si razí cestu napříč vinohradskými bloky širokou průřvou bulváru extravilánového charakteru. Reálný výsledek naštěstí zůstal velmi vzdálen těmto představám, bylo realizováno pouze tzv. etapové řešení, které i tak výrazně zasáhlo zejména do prostoru před nádražím a kolem Muzea a vtažením kapacitní dopravy do blokové struktury Vinohrad degradovalo tuto dříve klidnou rezidenční čtvrť na dopravní koridor. V oblasti Muzea přetřela jedna větev magistrály Čelakovského sady a zlikvidovala větší část bloku ve Škrátově ulici a zástavbu kolem bývalé bursy a hotelu Slovan, druhá větev mezi Wilsonovou a Mezibranskou odtrhla budovu Muzea od Václavského náměstí a vnesla extrémní dopravní zatížení přímo do jednoho z hlavních urbanistických prostorů městského centra.

Změny charakteru území byly potvrzeny i novými stavbami Federálního shromáždění, stavbou stanic metra Muzeum a stavbou nové odbavovací haly Hlavního nádraží a garáží Slovan, čímž byl dokončen vesměs nepříznivý vývoj oblasti v 70. a 80. letech 20. století. Vývoj městského dopravního systému

Stav území a městské struktury, vzniklé v období od bourání hradeb do prvního desetiletí 20. století, vyhovoval fungování městského organismu prakticky až do počátku poválečného období. Činnost regulační komise ve 20. a 30. letech se v území projevila minimálně, v podstatě pouze založením myšlenky mostu přes Nuselské údolí v ose Sokolské ulice, jejíž regulační čára byla oproti stávajícím 25 metrům posunuta na 30 m šířky západním směrem (Nová regulace se projevuje pouze v uliční čáře tzv. lékařského domu na nám. I. P. Pavlova). V tomto období byl urbanistický prostorový a architektonický charakter území prakticky dokončen a stabilizován, území hradebního pásu však i nadále chyběly intenzivnější vazby a vztahy k okolí, především jižním a severním směrem. Založené prostory a bulváry proto

zůstávají i nadále poněkud ve stínu jiných městských prostor s lepšími vazbami na prostorovou strukturu města (Václavské náměstí – Vinohradská třída, Hybemská – Žižkov, Žitná – Anglická, Ječná – Jugoslávská).

Skutečně vážné problémy začíná do městského organismu přinášet automobilová doprava, jejíž vzrůst a dominantní úloha začíná být markantní právě v období meziválečném a poválečném. V plánování rozvojové městské struktury tak začíná (kromě hledání rozvojových ploch), hrát stále větší roli komunikační, dopravní kostra města. Přestože úvahy o formování dopravní struktury provázejí územně plánovací činnost již od počátků činnosti regulační komise, k plnému uplatnění dopravních kritérií ve formování urbanistické struktury dochází především v období II. světové války a po ní. Postupně se formuje názor na základní roštový komunikační systém.



Obr. 5
Plán dopravní kostry centrální části Prahy z r. 1929

Zárodek dnešní „Severojižní magistrály“ lze hledat právě v tomto období formování názorů na dopravní skelet města. Názor na význam dopravy ve městě a jeho předřazování v hierarchii problémů a hodnot se dále radikalizuje a přestože světový vývoj již v 50. a 60. letech poukazuje na škody, působené dopravou v organismu měst, v Praze dochází k určitému vystřízlivění teprve tváří v tvář realizaci některých „moderních“ dopravních staveb, zejména právě Severojižní magistrály.

Je však nutno rovněž přiznat, že dopravní problémy města nebylo možno v dané době a za dané situace řešit výrazně lepším způsobem a díky Severojižní magistrále nedošlo k mnohem závažnější devastaci města v prostoru vlastního historického jádra. Z hlediska urbanistické struktury přinesla magistrála překlenutí Nuselského údolí a připojení pankrácké pláně k vnitřnímu městu a propojení centra s jižními rozvojovými oblastmi. Stejně tak radikálním způsobem vyřešila spojení centra s oblastí

Holešovic a Severního Města. V tomto ohledu lze trasu Severojižní magistrály považovat za logické vyústění historického vývoje urbanistické struktury i úvah a rozvojových plánů města. Výhrady lze mít tedy především k formě a způsobu řešení, které v souvislosti s extrémní dopravní zátěží, danou praktickou absencí alternativních tras, vytváří v současném městě jednu z nejpalčivěji pocíťovaných bariér a urbanistických závad.

Jak bylo uvedeno dříve, byla dnešní Severojižní magistrála součástí roštového systému. Jako (právem) očekávaný nejvíce zatížený úsek celého systému měla být zahájena její realizace nejdříve. Některé úpravy byly provedeny již na konci padesátých let – např. rozšíření Hlávkova mostu. V roce 1960 byla vypsána samostatná dvoukolová dopravně-urbanistická soutěž na řešení centra. Sešlo se obrovské množství návrhů, od v podstatě podobných základnímu roštu až po odvážná řešení s tunely pod Vltavou. Často opakovaným prvkem bylo i využívání prostoru náměstí I. P. Pavlova pro rozvedení dopravy na západ a východ.

Protože se nedostávalo ani odvahy, ani prostředků na realizaci autodráhového typu komunikace, byl ze soutěže převzat motiv „vajička“, tj. komunikací obchvacujících muzeum. Toto provizorní řešení (je zajímavé kolik provizorií jsme dokázali vymyslet, na rozdíl od „definitivních“ řešení je vybudovat a jak dlouho je udržovat ve funkci) mělo zajišťovat funkci II. Severojižní magistrály do doby výstavby autodráhového typu komunikace. Dle následné dokumentace byla zahájena realizace. Nuselský most a návazné úseky byly dokončeny v roce 1973. Zhruba této době byl revidován roštový systém na ZKS. Magistrála, ačkoli v nezměněné trase a podobě, se papírově rozpadla na části Prosecké radiály na severu, Vnitřního dopravního okruhu v centru (kde se přestalo uvažovat o náhradě autodráhovým typem komunikace) a Pankrácké radiály na jihu. Propojení mezi Proseckou radiálou a Vnitřním okruhem v prostoru Holešovic, bylo (opět) provizorně řešeno Argentinskou ulicí. Magistrála v dnešní podobě byla postupně dokončena koncem 70. let, dnešní podoby dosáhla po zrušení tramvajové trati Václavské náměstí – Vinohradská po prodloužení trasy A metra v roce 1980.

V roce 1991 byla magistrála z hlavního uličního systému administrativně vyřazena, ale prodloužením Prosecké radiály a Liberecké ulice a zprovozněním části dálnice D8 v prodloužení Prosecké radiály (v roce 1993) její funkce průběžné komunikace naopak posílena. O roku 1990 s rozvojem aktivit (a tím i zdrojů a cílů v centru její význam a dopravní zatížení dále rostou.

Současný stav a výchozí podmínky řešení

Za negativa současného stavu lze považovat především:

- odtržení Národního muzea od dopravně zklidněného Václavského náměstí a zavedení intenzivní dopravy před muzeum,
- zničení části Vrchlického sadů, odtržení historické budovy Hlavního (Wilsonova) nádraží od městské struktury v souvislosti jak s výstavbou magistrály, tak i nové odbavovací haly nádraží a metra,
- degradaci urbanistických vazeb bloku mezi Wilsonovou a Vinohradskou, zničení původní urbanistické struktury okolí Státní opery, nahrazení nevhodnými (hotel Slovan – garáže) nebo měřítkem a charakterem

neúměrnými stavbami (původní burza a později parlament – Pragerova přestavba na Federální shromáždění),

- přerušení tradičních historických urbanistických vazeb, zejména vztahu Václavské náměstí – Vinohradská, a to jak zavedením intenzivní příčné dopravy a následnou organizací obslužné dopravy, tak demolicí bloků proti Muzeu a v místě dnešní budovy Svobodné Evropy,
- devastace a zničení části urbanistické struktury a Čelakovského sadů za budovou Národního Muzea,
- znehodnocení městského životního prostředí v trasách Mezibranské, Sokolské a Legerovy ulice, degradace prostoru nám. I. P. Pavlova a Fügnerova náměstí, a tím i „vylidňování“ celého území a ztráta městských hodnot urbanistické struktury,
- znehodnocení dalších souvisejících tras a území historického města, zavedení neúměrných intenzit dopravy v souvislosti se zanedbáváním výstavby dopravních tras ochraňujících centrum od průjezdné dopravy.

Za jednoznačný přínos lze považovat to, že díky Severojižní magistrále nebylo dopravou zničeno vlastní historické centrum, došlo k realizaci Nuselského mostu a překonání bariéry Masarykova nádraží – i když i zde se není možno ztotožnit s formou řešení - ať již v prostoru křižovatky Bulhar, nebo prostoru Florence a Těšnova, kde realizace magistrály znamenala stejně tvrdý zásah do struktury města, jako před Muzeem a Hlavním nádražím.

Trasu Severojižní magistrály lze tedy z hlediska celoměstské urbanistické struktury považovat za historicky a prostorově opodstatněnou stopu, jako jednu z hlavních městských tras, spojující významné části města a městské prostory. Problémem je tedy především degradace této trasy a jejího okolí neúměrnými dopravními parametry, dopravní zátěží a dopady na životní prostředí, městský charakter a vztahy urbanistické struktury. V souvislosti s realizací Severojižní magistrály došlo k řadě neúměrných nevhodných a degradujících zásahů do původní struktury města v tomto prostoru, byly narušeny některé přirozené městské a prostorové vazby. Tyto skutečnosti nelze z dnešního pohledu považovat za definitivní nebo cílový stav a je třeba hledat prostředky pro celkovou rehabilitaci městského prostředí a struktury města konce 19. a počátku 20. století a její organické začlenění do organismu města v dnešních i budoucích podmínkách.

V této souvislosti je nutno celou oblast chápat jako kulturně historickou hodnotu městské památkové zóny, ve které je třeba vrátit a posílit její přirozené hodnoty, měřítko, charakter a způsob života. Je třeba hledat vhodný způsob a formu rehabilitace takových městských prostor, jakými jsou bezesporu Václavské náměstí, Vinohradská třída, Vrchlického sady, náměstí Fügnerovo a Pavlovovo, Sokolská, Legerova a Karlov.

Cílem je rovněž překonávání a odstranění bariéry, kterou Severojižní magistrála ve městě vytvořila a znovuoživení urbanistických vazeb a výrazů, které byly realizací magistrály zpřetrhány, degradovaných a potlačených (Hlavní nádraží – Opletalova, Wilsonova – Václavské náměstí, Mezibranská – I. P. Pavlova, Ječná – Tylovo náměstí, Vinohrady – Karlov a další vazby).

VRCHLICKÉHO SADY

Ve 30. letech 19. století byla na barokních hradbách zřízena sadová promenáda z podnětu hraběte Chotka nazvaná Na Hradbách. Promenáda vedla od ulice Žitné až k Poříčí a kolem ní byly vysazeny topoly a spousta keřů a květin. Mezi nimi bývaly kavárny.

Když bylo postaveno nádraží Františka Josefa I. podle architekta Josefa Fanty, někdy se mu také říká Fantova budova, byl kolem něj roku 1876 založen Velký park, později pojmenován Městský velký park. Byl romantika sama, rybník s ostrůvkem, květinové partery, skály s umělým vodopádem... Roku 1884 byl park rozšířen o další plochu, která byla dle návrhu zahradního architekta, jednoho z nejlepších, Františka Thomayera, upravena a vyzdobena květinami. Nacházel se zde velký květinový útvar v podobě městského znaku. V čele tohoto květinového vzoru byl roku 1916 umístěn právě pomník botanika Presla. Začátkem 20. století byl park revitalizován, ale jen částečně podle Karla Skaláka. Roku 1913 byl park přejmenován na Vrchlického sady. Bylo to rok po úmrtí tohoto významného básníka a profesora všeobecné literatury na Karlově univerzitě. Jaroslav Vrchlický, vlastním jménem Emil Frída, vydal za 35 let své básnické tvorby celkem 270 svazků knih.

V letech 1972 až 77 byla na velké ploše parku postavena hala Hlavního nádraží, metro, jeho výstupy i výdechy. Tento zásah dovršuje vedení severojižní magistrály. Odbavovací hala je na místě dřívějšího překrásného místa s rybníkem, na rozsáhlých loukách směrem k Václavskému náměstí je dnes parkoviště pro auta. Z bývalé koncepce parku mnoho nezbylo, síť cest je podřízena vstupům do metra a nádraží. Přesto je dobře, že na takto dopravně frekventovaném a domy zhusta osazeném místě je alespoň kus zeleně, kde je dnes ještě zastoupeno kolem 50 druhů dřevin a umístěny lavičky pro odpočinek. Mnoho lidí se tady sice nezdržuje, dýchat výpary z nedaleké magistrály není to nejlepší. Ke „koloritu“ parku patří různá individua, která se obvykle drží okolo každého nádraží, především bezdomovci a běženci. Lidé, kteří použijí park jako průchozí se občas posadí na lavičky s občerstvením z několika zde rozmístěných stánků. Park je ale užíván především jako přístupová komunikace k nádraží.

Počátkem devadesátých let byly tyto sady nebezpečnou lokalitou pro každého, kdo se z nerozumu či neznalosti do těchto míst dobrovolně vydal. Mezi nejčastější oběti však patřila zejména nic netušící cestující veřejnost, která po opuštění cílové železniční stanice Hlavní nádraží musela projít kolem „Sherwoodu“, jak se tomuto prostranství začalo brzy přezdívat. Případů krádeží či brutálních loupeží tehdy valem přibývalo. Až rázná policejní opatření včetně neustálých preventivních kontrol nezvané hosty odehnala. Podsvětí „změnilo parket“, policejní dozor tím pádem postupně ustával.

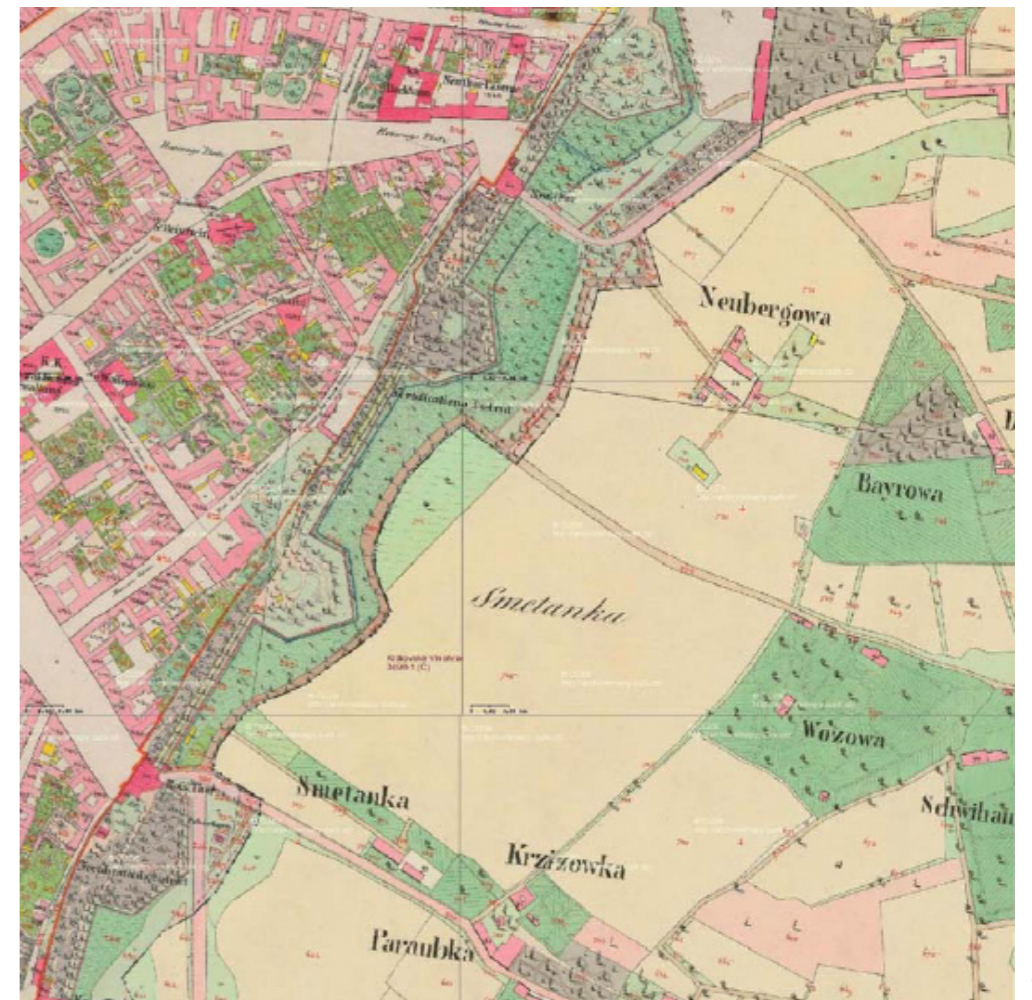
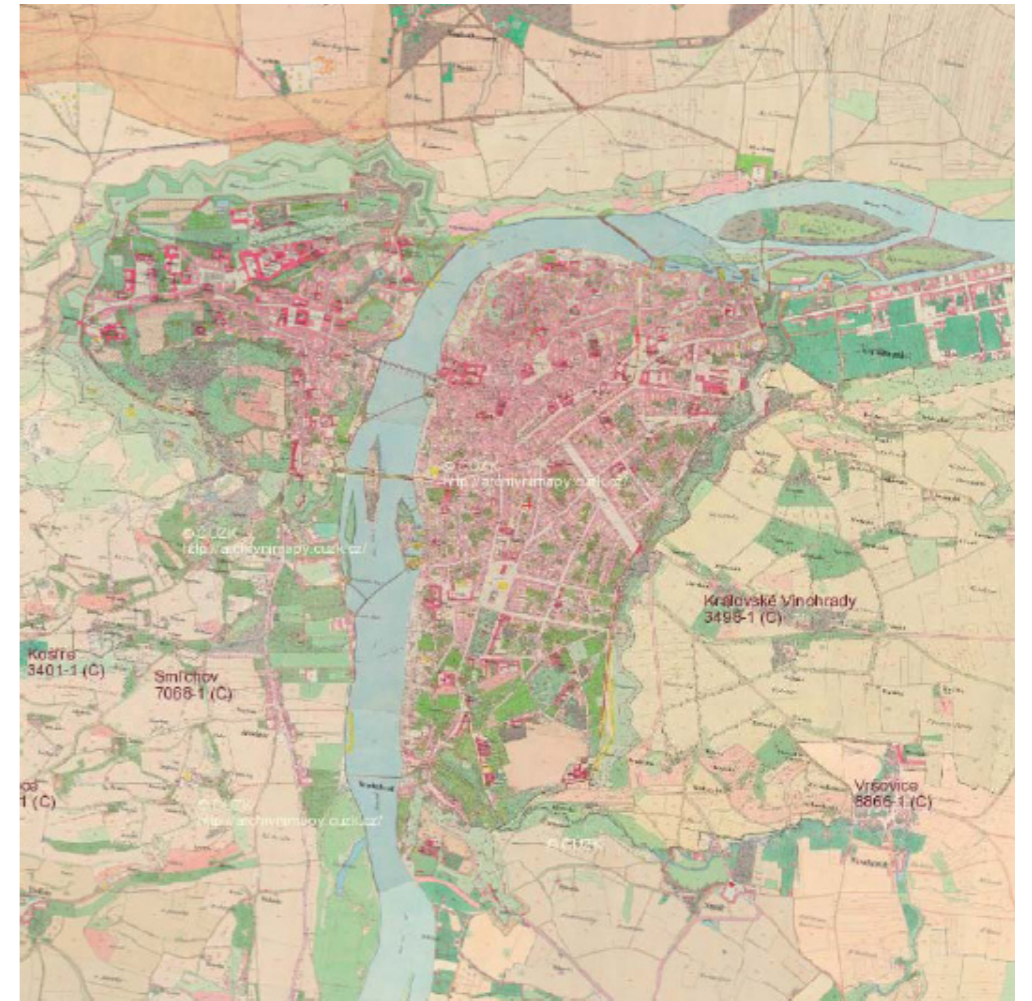
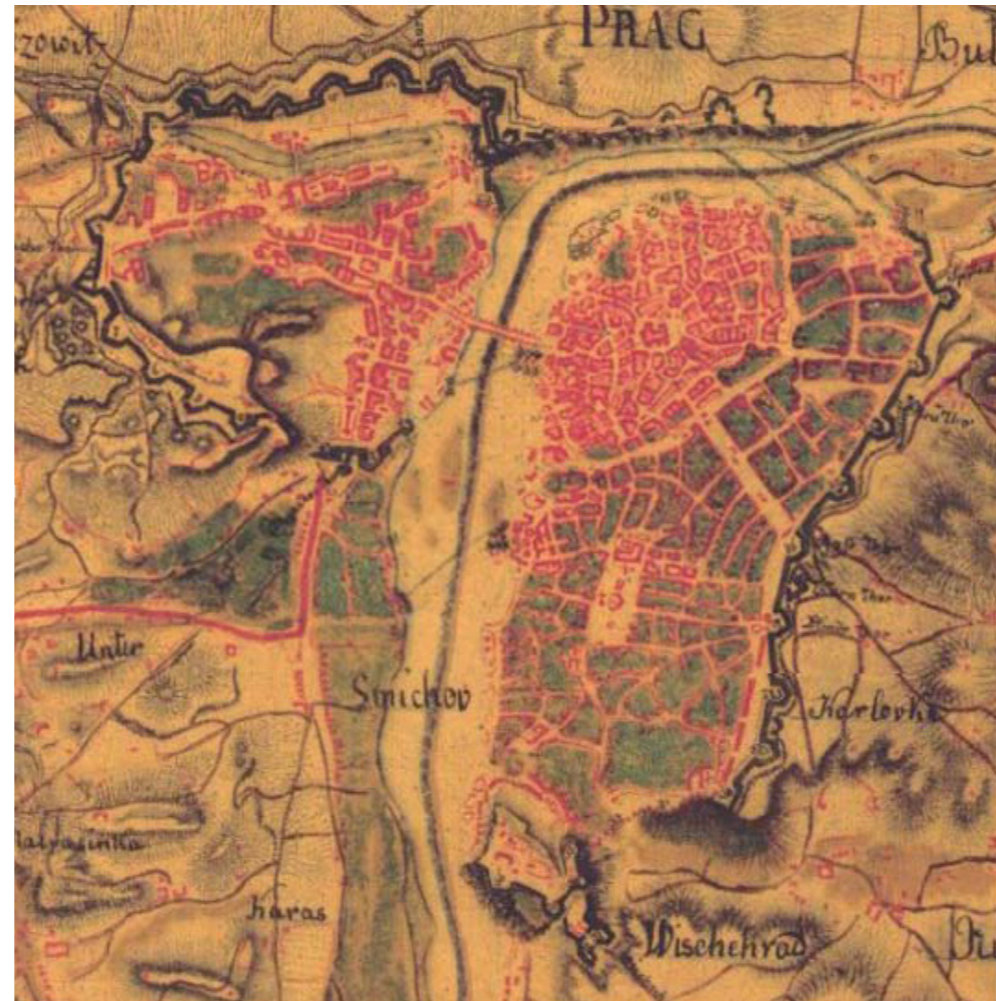
Narkomané a dealery drog se roku 2007 znovu vraceli do obávaných Vrchlického sadů. Toto nepřilíš vábné prostranství v těsné blízkosti Hlavního nádraží se tak po letech vrátilo ke staronovému životu pod taktovkou kriminálních živlů. Důvod je přitom víc než prostý – pražská čtvrť Nusle se totiž pro dealery a narkomany stala nepříjemně horkou půdou díky častým policejním čistkám.

Přímo před odbavovací halou se nachází vyhlášený památný strom s velkým obvodem kmene. Je to pavlovnie plstnatá. Na jihu u parkoviště je vysoký a široký platan javorolistý s obvodem kmene kolem 350 cm. Hezčí část parku se nachází kolem pomníku botanika Jana Svatopluka Presla, který se dodnes nachází na svém prapůvodním místě. Tento obdélníkový reliéf s ženskou alegorickou postavou je od sochaře Bohumila Kafky a architekta Josefa Gočára z roku 1909.

Při vstupu do sadů z Opletalovy ulice najdeme dětské hřiště vybavené prolézačkou se skluzavkou, pružinovými houpačkami, pískovištěm, lanovkou, lanovou prolézačkou, můstkem, lanovým mostem, závěsnými houpačkami a ještě domečkem a lodí.



HISTORICKÉ MAPY



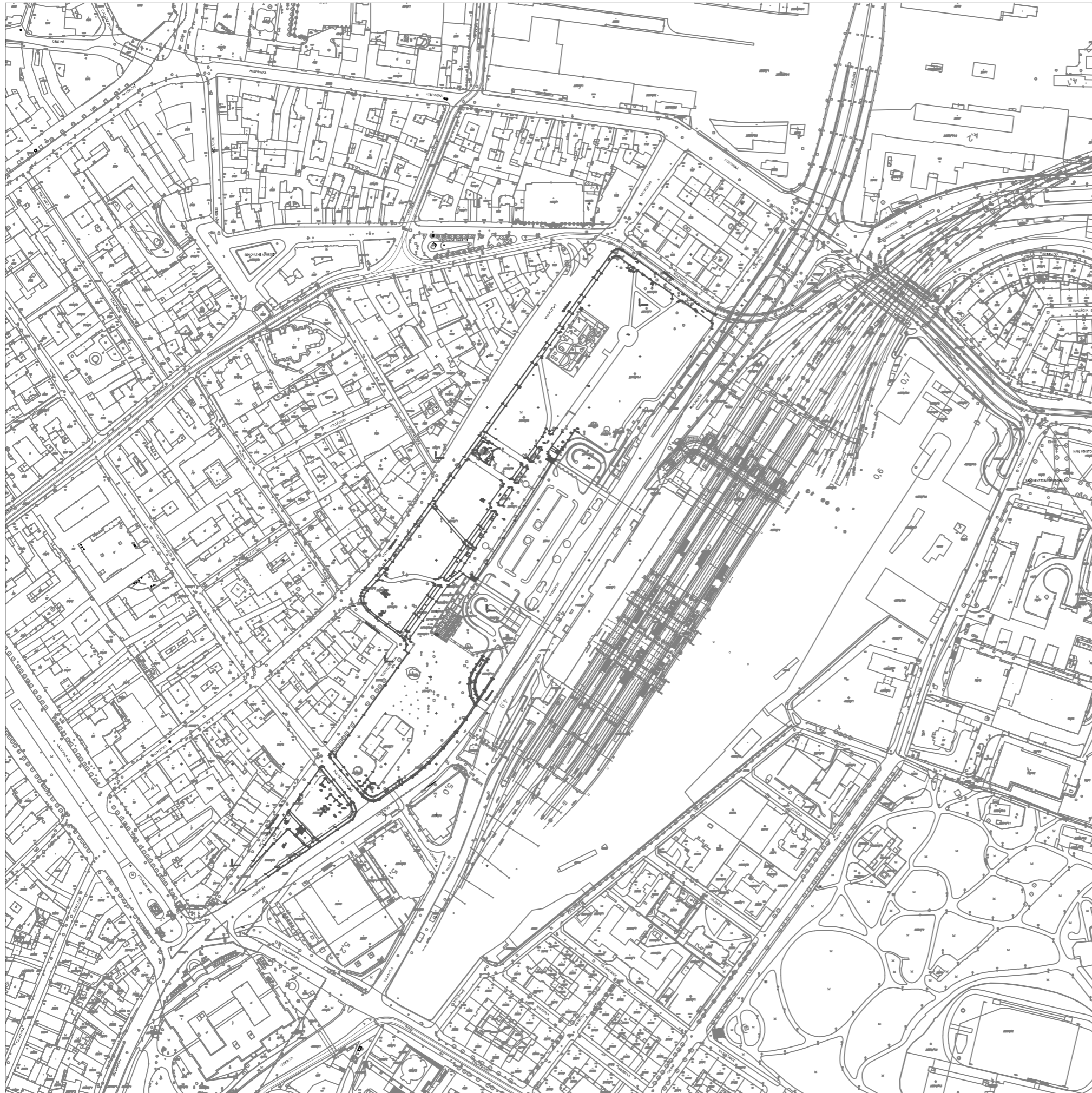
I. VOJENSKÉ MAPOVÁNÍ - JOSEFSKÉ 1764-1768 a 1780-1783 (REKVALIFIKACE) MĚŘÍTKO 1: 28 800

ČÍSAŘSKÉ OTISKY STABILNÍHO KATASTRU 20. AŽ 40. LÉTA 19. STOLETÍ

ORTOFOTOMAPA



0 100 500 m



KONCEPT ÚP - DOPRAVA

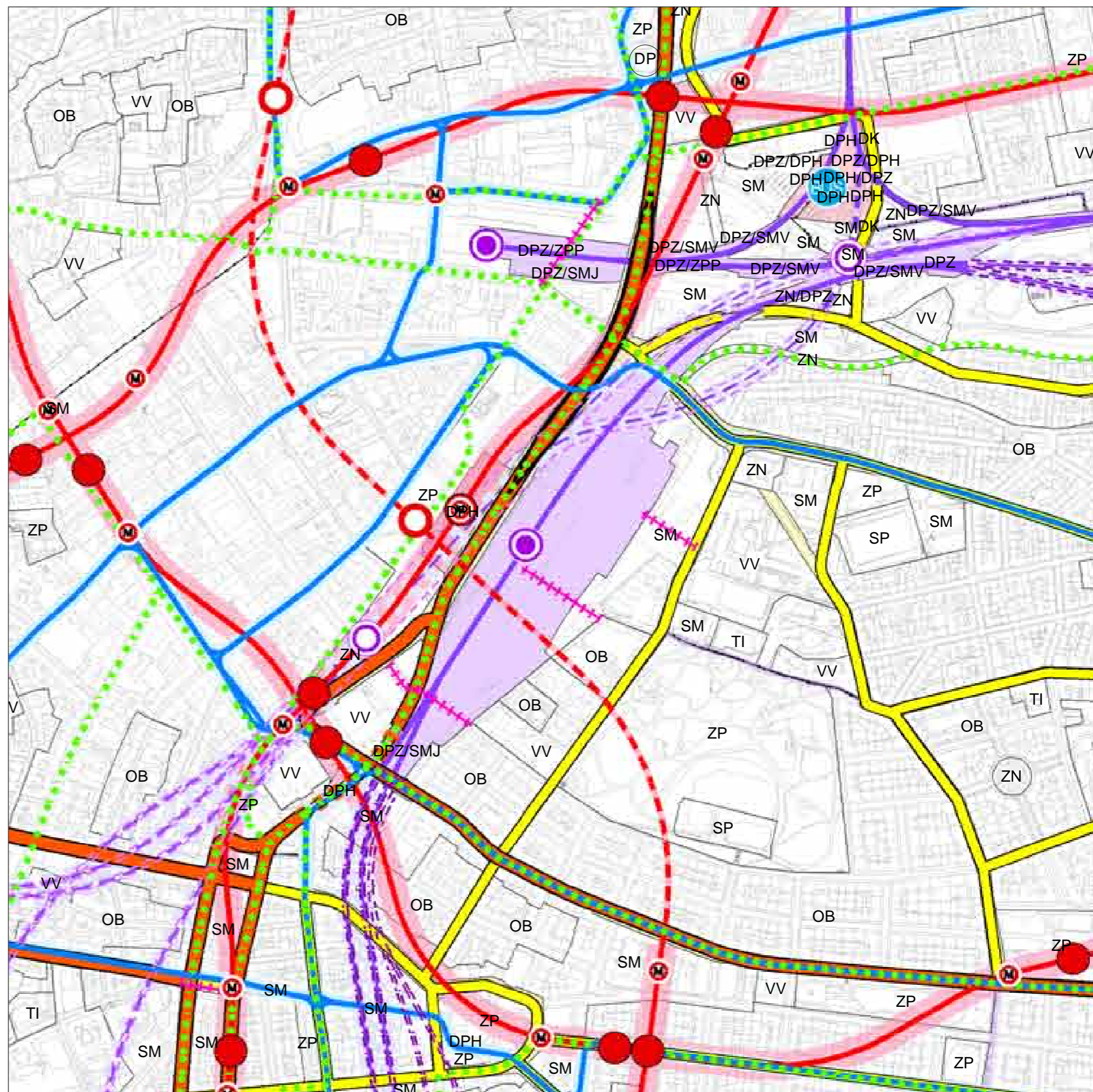
ZÁVAZNÉ PRVKY

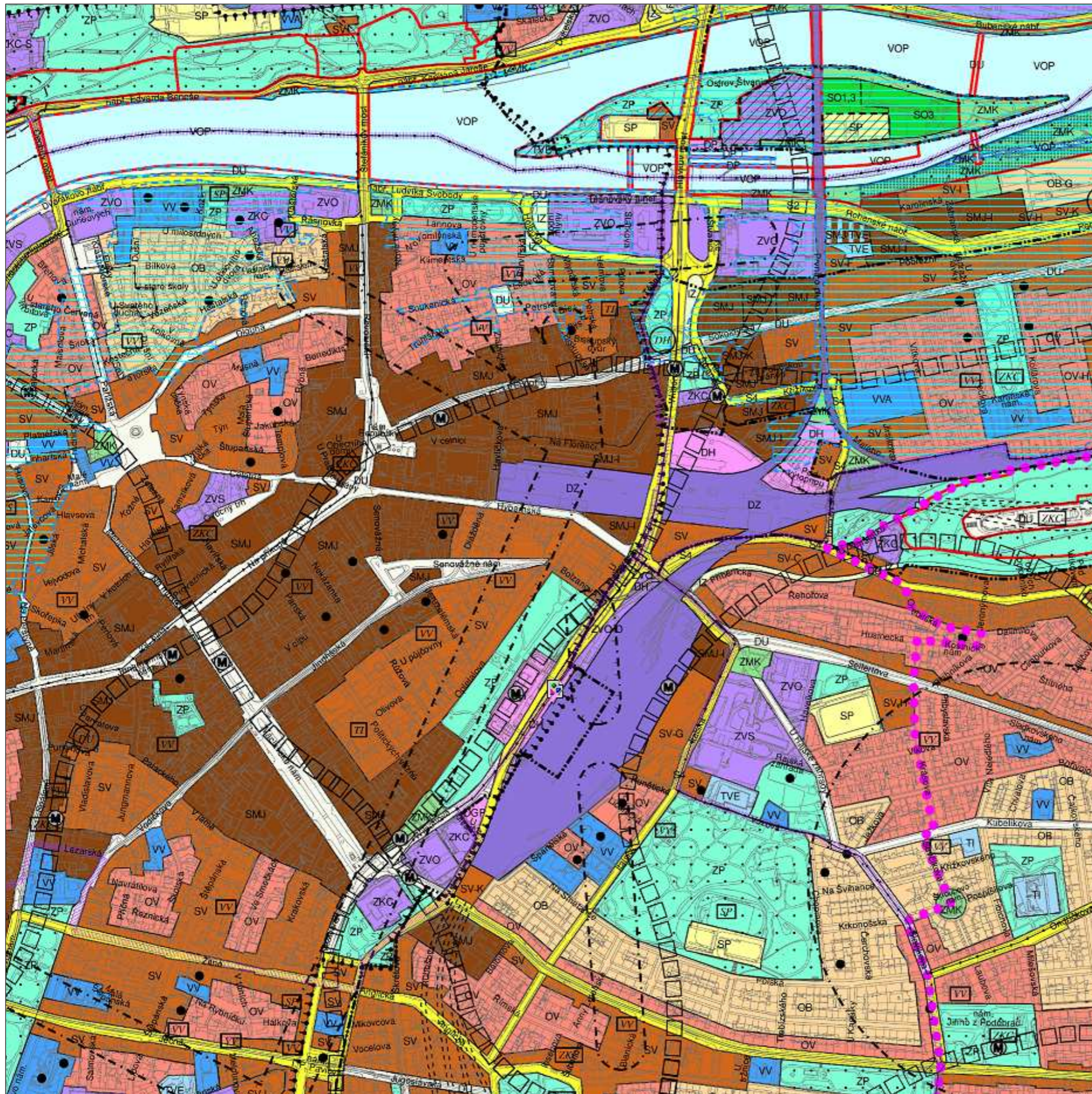
Komunikace

NÁVRH	ÚZEMNÍ REZERVA	
		dálnice, rychlostní silnice, Pražský okruh
		- tunelové úseky
		komunikace celoměstského významu
		- tunelové úseky
		komunikace městského významu
		- tunelové úseky
		ostatní vybrané komunikace
		- tunelové úseky

Veřejná hromadná doprava osob

NÁVRH	ÚZEMNÍ REZERVA	
		trasy metra se stanicemi
		vestibuly stanic metra
		depa metra
		tramvajové tratě
		- tunelové úseky
		tramvajové vozovny
		významné terminály autobusové dopravy
		garáže autobusů městské dopravy
		záchytná parkoviště (garáže) P+R
		lanové dráhy





**ZÁVAZNÉ PRVKY
POLYFUNKČNÍ ÚZEMÍ**

OBYTNÁ

- OB ČISTĚ OBYTNÉ
- OV VŠEOBECNĚ OBYTNÉ

SMÍŠENÁ

- SV VŠEOBECNĚ SMÍŠENÉ
- SMJ SMÍŠENÉ MĚSTSKÉHO JÁDRA

VÝROBY A SLUŽEB

- VN NERUŠÍCÍ VÝROBY A SLUŽEB
- VS VÝROBY, SKLADOVÁNÍ A DISTRIBUCE

SPORTU A REKREACE

- SP SPORTU
- SO1-SO7 ODDECHU

ZVLÁŠTNÍ KOMPLEXY

- ZOB OBCHODNÍ
- ZVS VYSOKOŠKOLSKÉ
- ZKC KULTURY A CÍRKVE
- ZVO OSTATNÍ

MONOFUNKČNÍ PLOCHY

- VEŘEJNÉ VYBAVENÍ**
- WV VEŘEJNÉ VYBAVENÍ
 - WA ARMÁDA A BEZPEČNOST

KONCEPT ÚZEMNÍHO PLÁNU

LEGENDA

ZÁVAZNÉ PRVKY

Plochy s rozdílným způsobem využití
návrh

ÚZEMÍ KRAJINNÉ

ZL	plochy lesní
ZN	plochy nelesní
PZ	plochy zemědělské a pěstební

ÚZEMÍ REKREAČNÍ

ZP	plochy parkové
RP	plochy rekreace
SP	plochy sportu

ÚZEMÍ OBYTNÉ

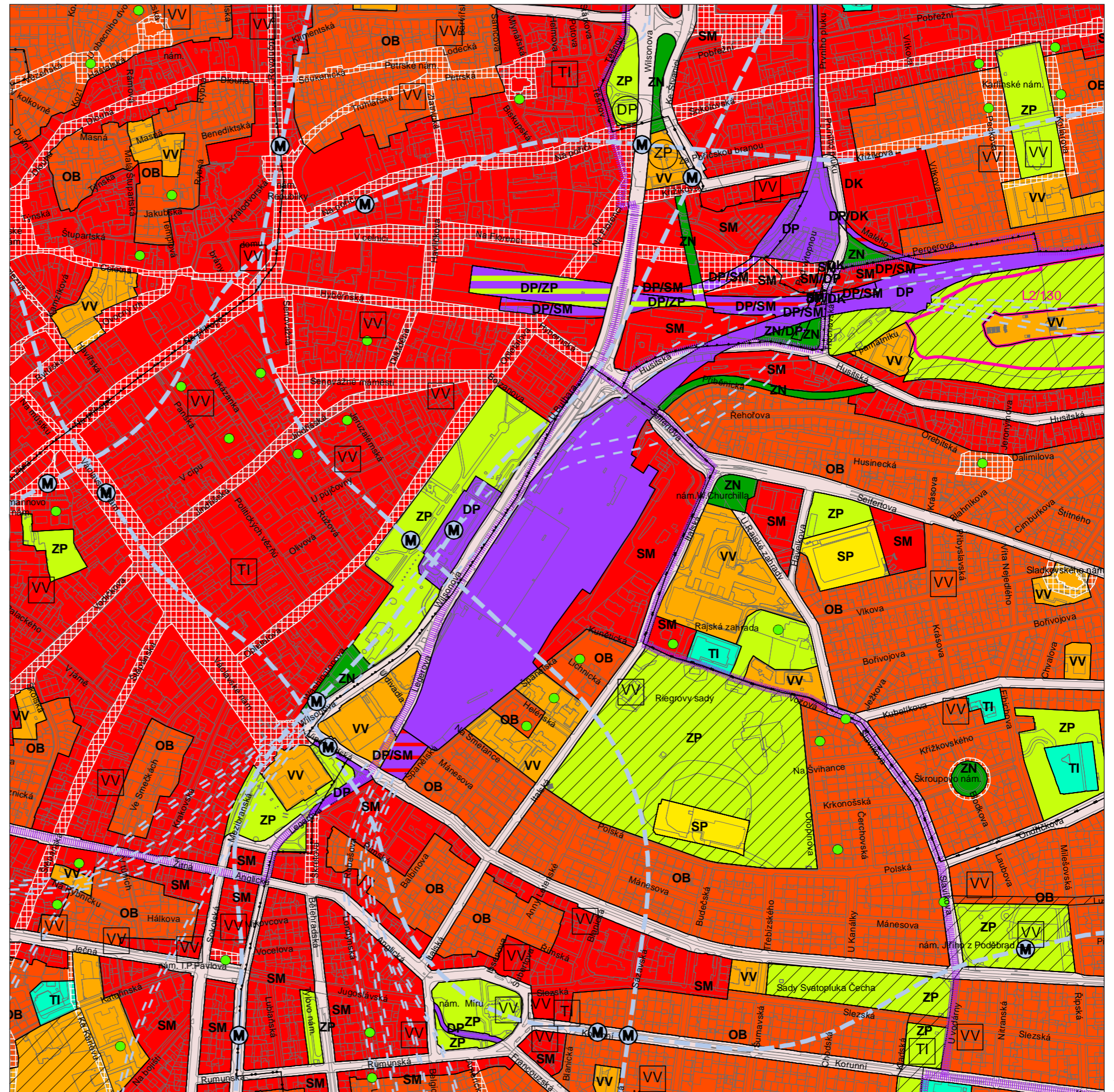
VV	plochy veřejného vybavení
OB	plochy bydlení
SM	plochy smíšené

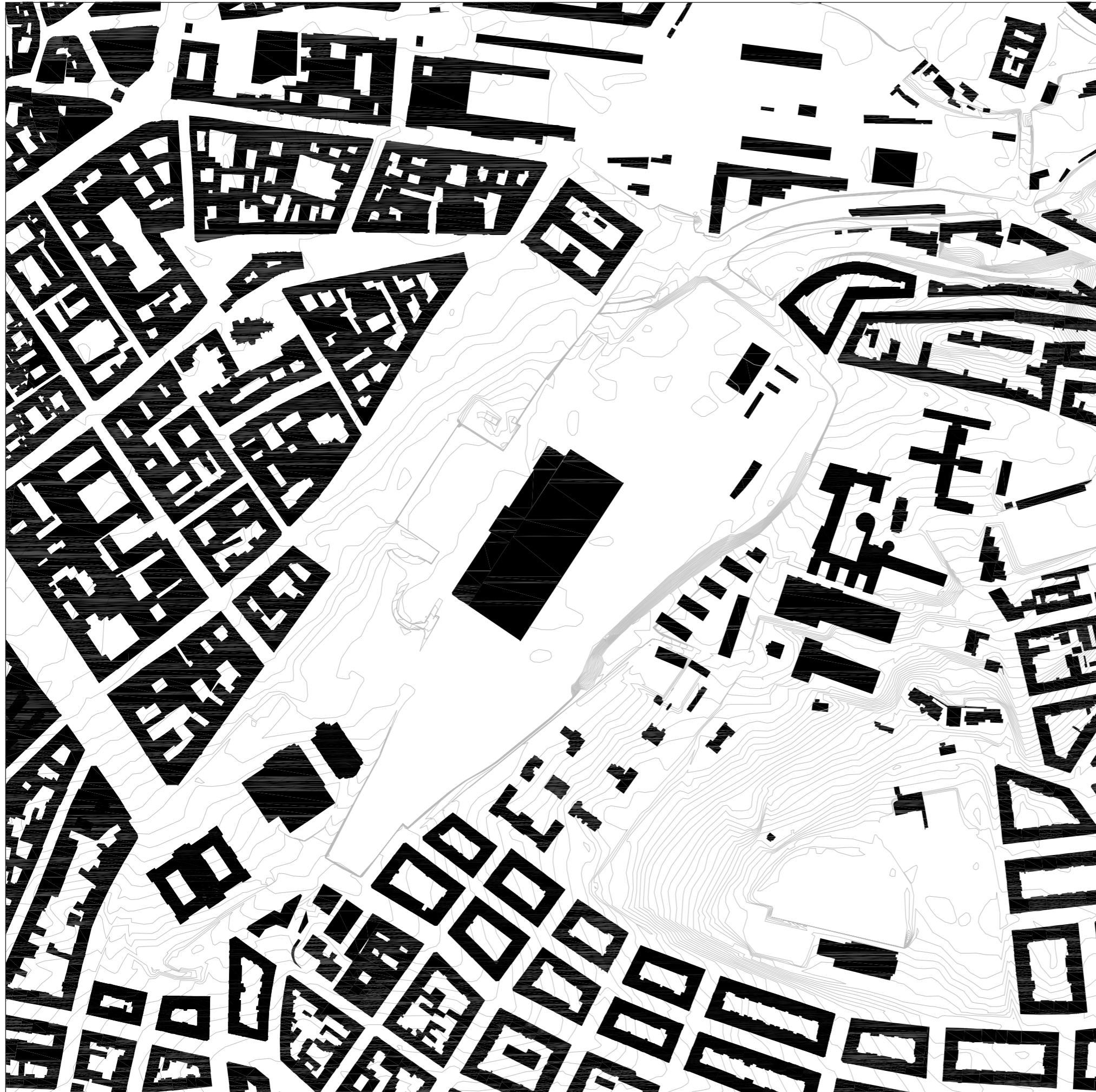
ÚZEMÍ PRODUKČNÍ

DP	plochy dopravní infrastruktury vyjma komunikací
PR	plochy produkce
TI	plochy technické infrastruktury

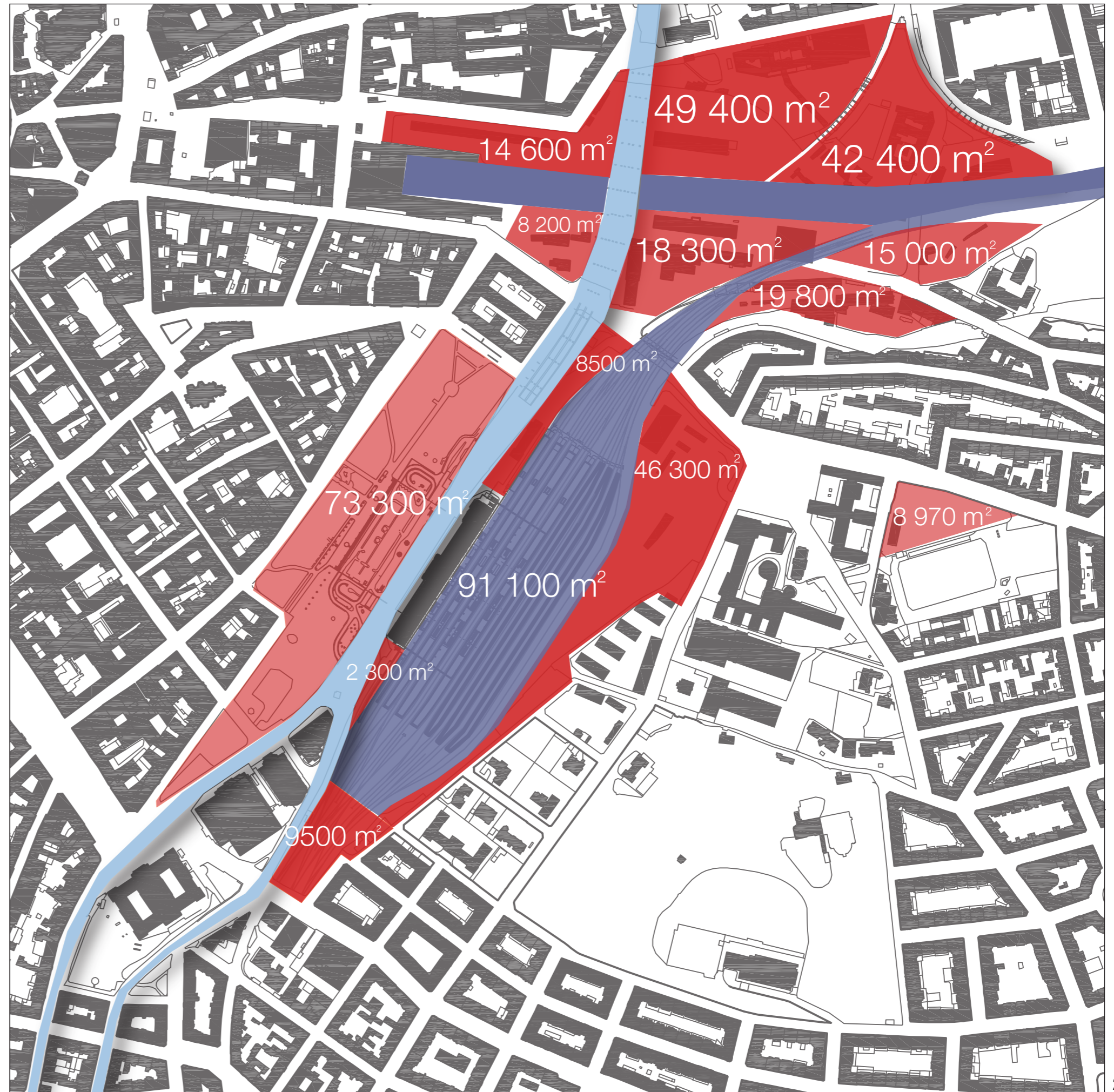
OSTATNÍ

VO	plochy vodní
DK	plochy dopravní infrastruktury - komunikace





ANALÝZA ZASTAVITELNÝCH PLOCH



LEGENDA

KOLEJIŠTĚ

MAGISTRÁLA

ZASTAVITELNÉ PLOCHY



S Silné stránky

Dopravní uzel v dobré návaznosti na metro a centrum města.

Význačný bod, image Prahy, historická paměť města.

Přirozená hradba chránící rezidenční čtvrť.

Koncentrace významných veřejných institucí.

Koncentrace lidí, vzrůstající mezinárodní přeprava.

W Slabé stránky

Bariéra uprostřed města.

Pohyb lidí má čistě tranzitní charakter, průjezdný, průchozí uzel.

Lidské aktivity se odehrávají pod zemí a doprava funguje na povrchu.

Absence nádražní ulice.

Potlačení významu železniční budovy.

Nedostatečné chápání souvislostí města v daném území, nepřehlednost.

Veřejný prostor není adekvátní.

O Příležitosti

Vznik lokality s výraznou moderní identitou.

Možnost vytvoření příležitosti pro „městskou rekreaci“.

Propojení sousedících čtvrtí.

Využití potenciálu „průtoku“ lidí.

Vytvoření symbolu Brány města.

Magistrála jako bulvár lemovaný význačnými budovami a institucemi.

T Hrozby

Dopravní přetížení území po zrušení Masarykova nádraží.

Segregace pěší a automobilové dopravy.

Otevření okruhu nebude mít žádný efekt na zklidnění magistrály.





KOLEJIŠTĚ SMĚR HLAVNÍ NÁDRAŽÍ



INTERIÉR FANTOVY KAVÁRNY



SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLA - WILSONOVA ULICE



HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - LETECKÝ SNÍMEK



INTERIÉR ODBAVOVACÍ HALY



ODBAVOVACÍ HALA Z VRCHLICKÉHO SADŮ



VSTUP DO ODBAVOVACÍ HALY



PROSKLENÁ SCHODIŠTĚ VEDOU NA PARKOVIŠTĚ NA STŘEŠE ODBAVOVACÍ HALY



RONDOKUBISTICKÝ STÁNEK V ODBAVOVACÍ HALE



ŽIVOT VE VRCHLICKÉHO SADECH



VSTUPU DO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ VÉVODÍ STÁNKY S RYCHLÝM OBČERSTVENÍM



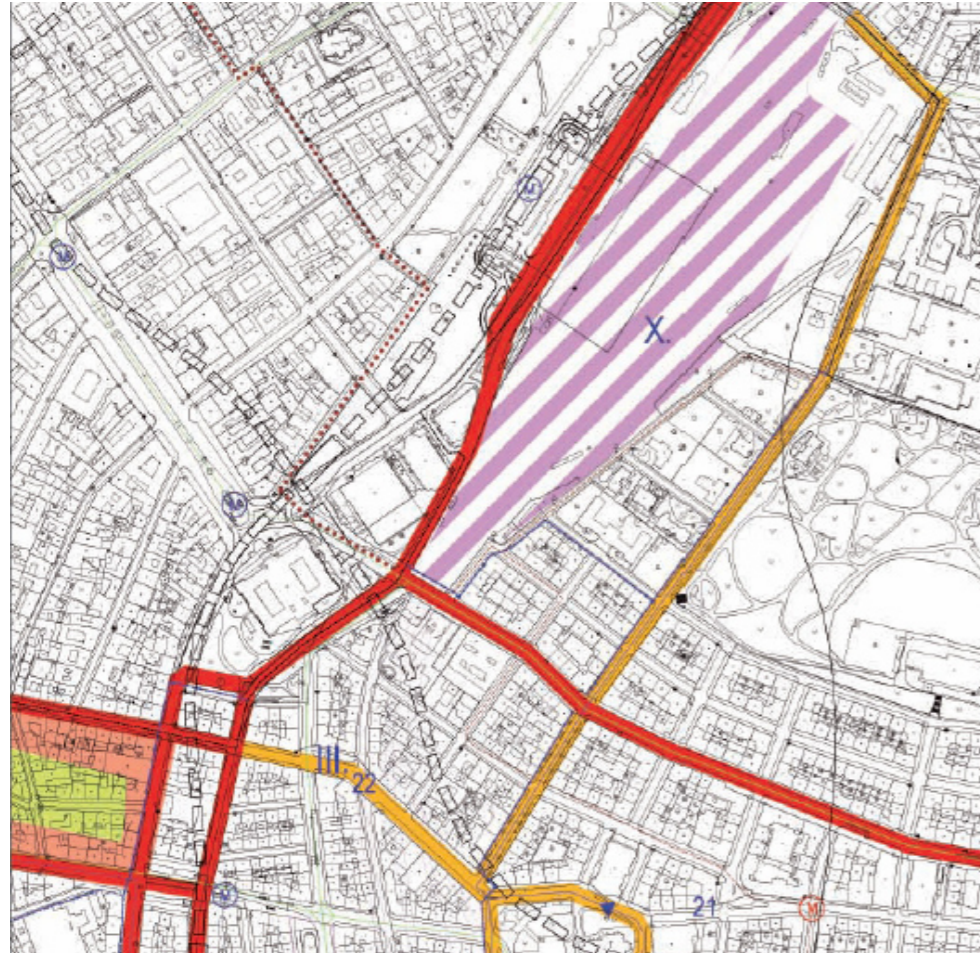
POHLED NA FANTOVU BUDOVU Z VRCHLICKÉHO SADŮ - VÝDECH Z METRA

NEREALIZOVANÉ PROJEKTY

PROGRAM REGENERACE

Jan Sedlák

2002



Program regenerace, stanovující základní koncepci ochrany a regenerace území, pro městskou část Praha 2 zpracoval v roce 1996 ateliér Ing. arch. J. Sedláka. V roce 2002 zpracoval stejný autor Aktualizaci programu regenerace se zaměřením na řešení úprav vybraných veřejných prostor. Podkladem pro aktualizaci byla také analytická urbanistická studie území městské části, zpracovaná o rok dříve.

Základním cílem aktualizovaného programu regenerace je snaha prostřednictvím navrhovaných úprav veřejných prostor zlepšit narušené, především obytné prostředí městské části. Výběr prostor sleduje tři základní cíle, odrážející typologii a roli řešených prostor:

- zlepšení obytné pohody v místech, která ji ztratila vlivem silné tranzitující dopravy či enormního množství parkujících vozidel (např. Severojižní magistrála, osa Karlovo nám. - nám. Míru)
- řešení prostor s určitým potenciálem krátkodobé městské rekreace, pobytových prostorů (náměstí, zákoutí apod.).

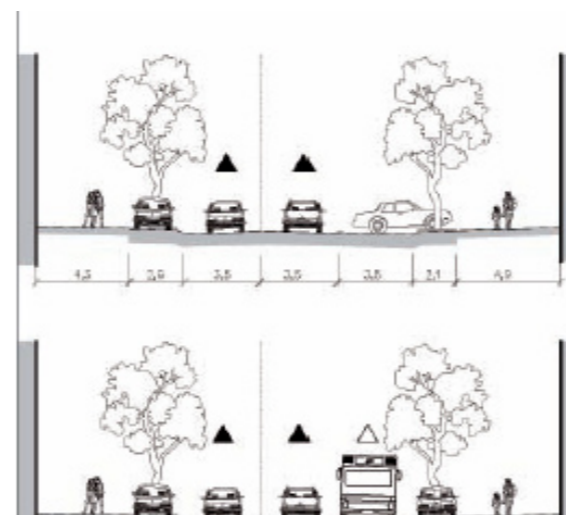
Tato místa mohou být také chápána jako centra obytných lokalit v rámci území (napr. Ostrčilovo nám., spojení nábřeží resp. Jiráskovo nám. - Karlovo nám. jako alternativa pro pěší za Resslovu ul., Máchova x Varšavská...) - kvalitativní úpravy silně komerčně atraktivních prostor, často pro území také reprezentativních. Ze zpracovaného dopravního modelu v roce 1998 vyplynulo, že cílovou či zdrojovou dopravu zde tvoří pouze 37 % všech cest, naopak tranzit (složený z vnějších vztahů a

zejména pak vztahů vnitroměstských, které přes řešené území pouze projíždí) činí celých 63 %. Tento stav se navíc promítá i do zatíženosti dalších komunikací. Ty při současné stavbě komunikačního skeletu města plní funkci radiálních přivaděčů k Severojižní magistrále a přispívají k jejímu dalšímu přetížení. Další negativní roli sehrává postupné dopravní zklidňování historického jádra, které ve svém důsledku bude postupně vytlačovat průjezdnou dopravu do zbylých okolních ulic.

Při řešení problému přeměny větví SJM na městské třídy bylo proto základním cílem limitovat úpravou příčného profilu jejich maximální kapacity, se snahou oslabit ryze dopravní funkci posílením městotvorných prvků:

- zúžením hlavního dopravního prostoru na dva průběžné jízdní pruhy v každém směru
- oboustranným parkováním - ve formě podélných (Sokolská) nebo podélných a šikmých stání (Legerova)
- výsadbou vzrostlé zeleně
- rozšířením prostoru pro chodce umožňující oživení parteru
- obnovením příčných vazeb pro peší
- přímým napojením dosud zaslepených komunikací (Lublanské, B. Němcové, Tyršovy)

I když je nepopíratelné, že Legerova a Sokolská budou vždy patřit mezi významné dopravní trasy ve městě, jasně regulované intenzity automobilové dopravy s sebou ponесou snížení exhalací, hluku a dalších negativ, které mohou spolu s prvky drobné architektury a vzrostlou zelení přispět i k opětovnému posílení bytové funkce v přilehlých objektech. Základním atributem je zúžení hlavního dopravního prostoru v jednom směru na šířku 10,5 metru. Tato úprava umožňuje vedení dvou průběžných jízdních pruhů. Třetí pruh, který šířkové uspořádání vymezuje, je navržen pro parkování nebo pro samostatné odbočovací pruhy před křižovatkovými body. Návrh počítá s obnovou nebo novými příčnými přechody pro chodce na většině nároží bočních ulic. Stanovená šířka hlavního dopravního prostoru byla volena v neposlední řadě i s ohledem na možnost využívat třetí pruh jako vyhrazený pás pro vozidla nekolejové městské hromadné dopravy, ať již v době mimořádných událostí, nebo jako standardní dopravní řešení. V případě Legerovy ulice by se navíc navržená forma šikmých parkovacích stání podél pravé obrubníkové hrany jen změnila na stání podélná, bez dalšího stavebního zásahu do uspořádání příčného profilu.





ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY NA SJM/ DLOUHÝ TUNEL

METROPROJEKT Praha a. s.

Městská část Praha 2 dlouhodobě usiluje o řešení problému snížení dopravního zatížení SJM a z toho vyplývajících dalších ekologických záteží území v úseku průchodu tohoto dopravního tahu širší centrální oblastí města. Obecně lze řešení této nevyhovující situace hledat ve dvou rovinách:

- Zásadní redukce objemu dopravy v širším zájmovém území a zejména na tomto dopravním tahu (s následnou odpovídající úpravou uličního parteru) bez nutnosti budování tunelových tras (dopravní omezení, zpomalení průjezdu, mýtný systém atp.) zahrnující řešení současného problému vymístění dopravy z prostoru mezi horní částí Václavského náměstí a Muzeem.
- Výstavba náhradní dopravní trasy (tunelové řešení), která ve svém důsledku podle všech dosud prováděných výpočtů objektivně přinese v zájmovém území minimálně 50% redukci dopravních objemu na povrchových trasách a následně tak umožní odpovídající úpravy uličního parteru a jeho celkovou humanizaci s využitím prvků zeleně, vody a zařízení pro peší. Toto snížení dopravy by pak znamenalo samozřejmě i pokles hlukového zatížení. V zásadě lze shmout, že realizace tunelového propojení mezi Hlavním nádražím a Nuselským mostem představuje jednoznačný přínos jak z lokálního, tak i z celoměstského hlediska bez nebezpečí zásadních negativních dopadů do okolního území. Otázku detailního uspořádání dopravních vazeb je pak možné postupně optimalizovat ve vazbě na stabili-

zovaný názor vedení vlastní tunelové trasy. V obecné rovině je možné dále hledat a ověřit další potenciální možnosti, které by mohly přispět k celkovému zklidnění tohoto dopravního tahu, respektive celého širšího centra města. Kromě již zmiňovaných regulačních opatření jde především o systémový rozvoj komunikačního skeletu hl. m. Prahy od dokončení jednotlivých okruhů (pražský okruh, městský okruh) po možnosti jeho dalšího doplnění například mostními vazbami mezi oblastí Prahy4 a 5. Tyto možnosti je žádoucí sledovat a postupně v celosystémové rovině prověřit. Následně je pak nezbytné jejich zakomponování do nové podoby Územního plánu hl.m.Prahy. Největším nebezpečím je přitom stále vzrůstající riziko blokády průchodu liniových staveb územím města, které se dynamicky rozvíjí a potenciální koridory umožňující řešení výše komentovaných problémů a vazeb tak současně mizí. Právě tato rizika by měla být prostřednictvím územního plánu v maximální možné míře redukována.



ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY NA SJM/ KRÁTKÝ TUNEL

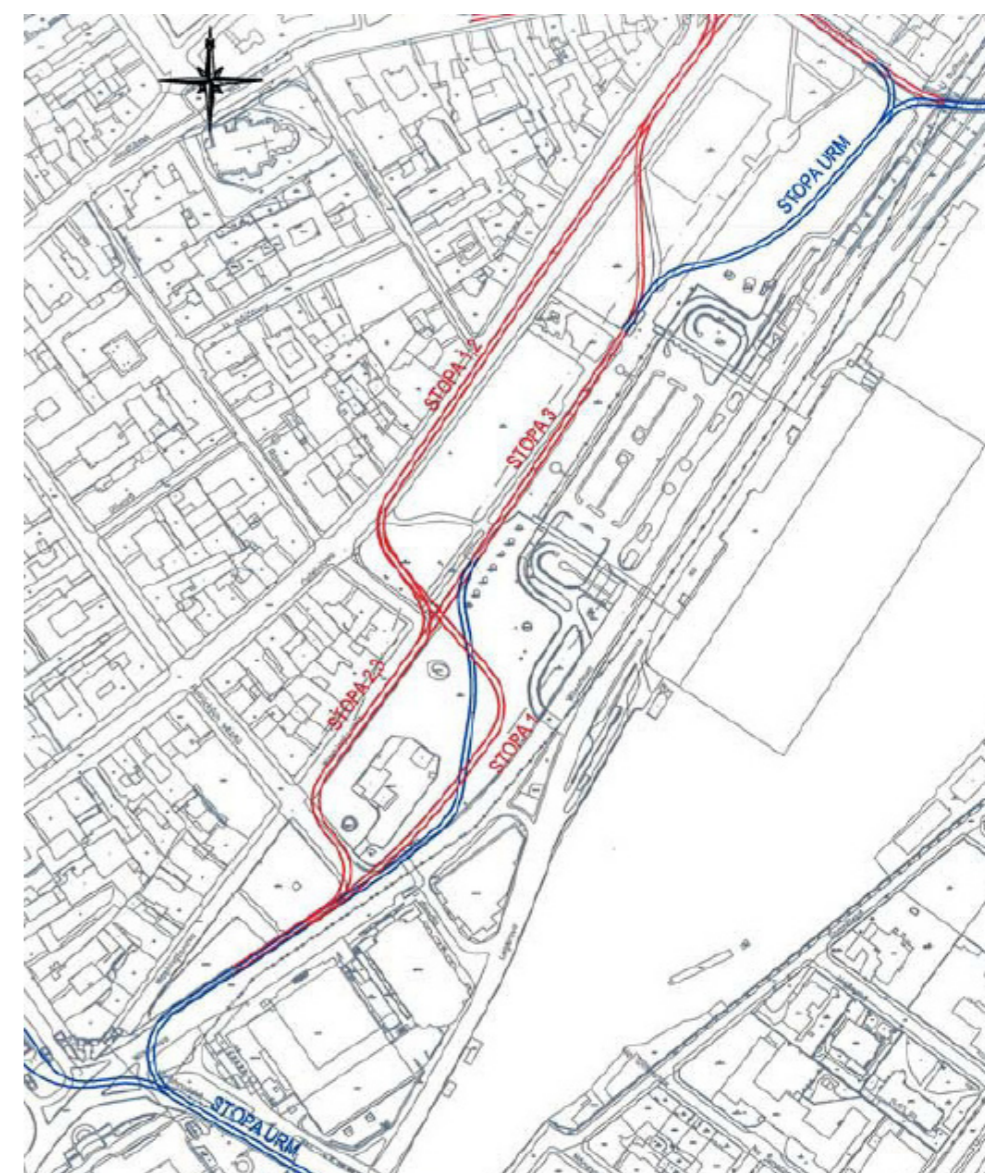
SATRA s.r.o., 2002

Prakticky všechny dosavadní práce a úvahy řeší problém zklidnění severojižní magistrály jednak přesunutím obou dopravních směrů v oblasti kolem budovy Národního muzea do prostoru při zhlaví železniční stanice za budovy Státní opery a Národního muzea a dále převedením trasy ve směru na Nuselský most do Sokolské bud' ještě v prostoru Čelakovského sadů, nebo na náměstí I. P. Pavlova. Přitom byly prověřovány různé možnosti uspořádání komunikace za budovami Muzea od povrchového řešení obou směrů přes tunelové řešení jednoho ze směrů až po obousměrné tunelové řešení komunikace. Pouhé přeložení magistrály „za Muzeum“ však vede ke zklidnění prakticky pouze v oblasti Wilsonovy ulice od garáží Slovan přes Václavské náměstí do Mezibranské, tedy v úseku bezpochyby pro urbanistické vztahy velmi významném, na druhou stranu v oblasti s minimem bydlení a téměř bez typického živého městského parteru. V neztenčené míře je ovšem zachován problém v následném úseku mezi Čelakovského sady a Rumunskou, kde na sebe navazují dopravně významné trasy magistrály, Ječná–Žitná a Anglická–Rumunská. Poslední projektová příprava proto vyústila v návrh převedení obou dopravních směrů za Národní muzeum při použití tunelového vedení, s návazným zklidněním přilehlého úseku magis-

trály v prostoru celé Prahy 2 až k Nuselskému mostu. Zmiňované řešení je sice poměrně technicky a finančně náročné, ale přináší nejvíce pozitiv pro toto citlivé území města.

Vzhledem ke stísněným šířkovým poměrům mezi budovami Národního muzea a jižním zhlavím Hlavního nádraží budou oba směry v převážné většině své délky vedeny v patrovém uspořádání. Dopravní směr jih–sever z Nuselského mostu bude od křižovatky s ulicí Žitnou veden ulicí Legerovou na sestupnou rampu horního tunelu umístěnou na začátku Čelakovského sadů. Tunel podchází Vinohradskou ulici a vynoří se v prostoru za objektem Státní opery. Dopravní směr sever–jih se zahlubuje do spodního tunelu již od konce budovy Hlavního nádraží. V prostoru garáží Slovan se k hlavnímu směru ještě napojuje rampa z ulice Wilsonovy umožňující připojení od Václavského náměstí a z Vinohrad. Dále je trasa tunelu vedena pod tunelem opačného směru až do Čelakovského sadu, kde se odpojí a vyústí do Mezibranské ulice. Odtud pokračuje ve stávající stopě.

Součástí zklidnění magistrály v Praze 1 je zároveň okružní křižovatka mezi garážemi Slovan a Hlavním nádražím zajišťující napojení přilehlé uliční sítě a parkovacích ploch. V Praze 2 dojde v rámci zklidnění ke snížení počtu



průběžných jízdnic pruhů v Sokolské a Legerově ulici ze stávajících tří až čtyř na dva v každém směru. Současně budou přijata opatření pro další redukci průjezdné dopravy spolu s opatřeními pro preferenci dopravy hromadné a peší. Tím je míněno zvýšení počtu úrovnových přechodů, vybudování nových parkovacích míst pro rezidenty a zásobování území a nové řešení všech křižovatek s úpravou režimu pro obsluhu území (zamezení rychlému průjezdu). Cílem je v obou dnešních v podstatě „mrtvých“ uličních prostorech obnovit charakter městských bulvárů. Návazně budou přijata i regulační opatření (dávkování dopravy, mýto) pro snížení vstupu dopravy z Nuselského mostu do Prahy 2, resp. již v oblasti Pankráče.

Navrhované tunelové řešení umožní rehabilitovat okolí Národního muzea, tj. zklidnit prostor před a za budovami a zlepšit životní prostředí přilehlého území města. Dále umožní obnovit vedení tramvajové trati z Vinohradské třídy a z náměstí I. P. Pavlova na Václavské náměstí. Nově vzniklý prostor na povrchu bude využit pro bezkolizní převedení pěších mezi Vinohrady a Václavským náměstím a pro zvýšení plošného podílu zeleně v centru města. To platí i pro úsek vedený povrchově v Praze 2, kde bude doplněna uliční zeleň a umožněna přímá obsluha území parkovacími pruhy. Dopravně-inženýrské posouzení intenzity dopravy v oblasti prokázalo snížení dopravní zátěže po dokončení navrženého zklidnění o 10–25 % ze současného stavu. Celkově realizace zklidnění umožní urbanisticky

dotvořit přilehlou část města, zvýšit podíl zelených ploch a zklidnit komunikace Legerova, Sokolská, Mezibranská a Wilsonova. Součástí této části zklidnění magistrály je i stavební založení návazného úseku pro možnost výhledového pokračování hlavní trasy tunelu z prostoru Čelakovského sadů raženou technologií až k Nuselskému mostu. Tento požadavek městské části Praha 2 se však z hlediska dopravně-inženýrského nejeví jako přínos, neboť sice snižuje bezprostředně zátěže v ulicích Legerova a Sokolská, ale nabídkou další atraktivní trasy naopak výrazně zvyšuje dopravní zatížení před vstupy do zklidňovaného území (Praha 1, Praha4).

Základním předpokladem navrženého řešení Zklidnění Severojižní magistrály je obnovení propojení tramvajové trati z Vinohradské a Škrétovy ulice na Václavské náměstí. Současně však byly na požadavek objednatele prověřeny i varianty vedení tramvajové trati Wilsonovou ulicí přes Vrchlického sady do Opletalovy ulice, s cílem zlepšit přestupní vazby od hlavního nádraží na MHD. Bylo prověřeno několik variant vedení trasy, ve všech případech však lze návrhy považovat za technicky (podélné sklony, směrové poloměry, křižovatky), ale i urbanisticky nevhodné.

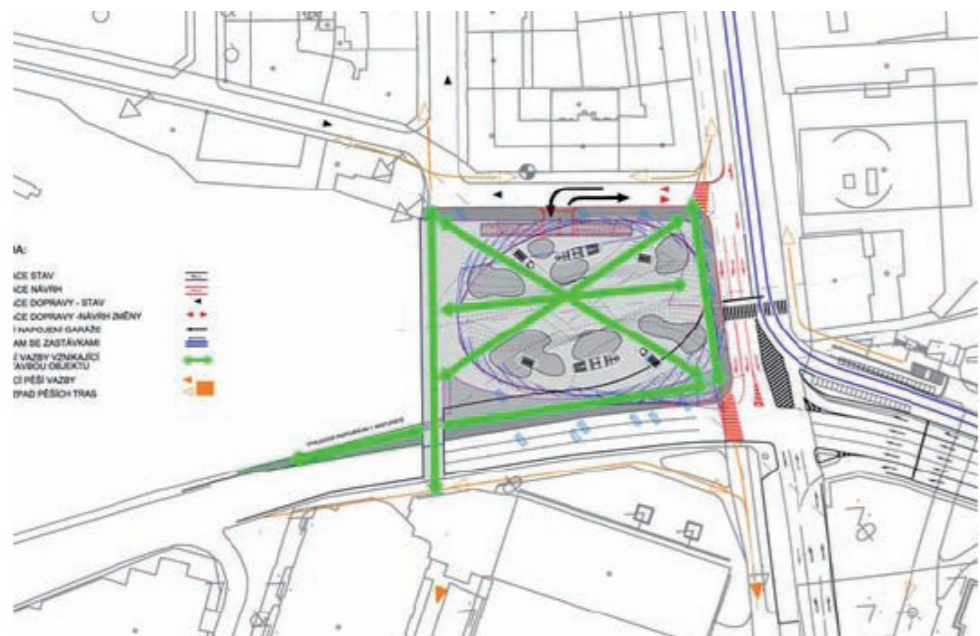
Nadále tak zůstává možnost vedení tramvají z Václavského náměstí k hlavnímu nádraží pouze Opletalovou ulicí.



PŘEKRYV ZHLAVÍ KOLEJIŠTĚ

Petr Franta Architekti& Asoc., s.r.o.
2005

Svým způsobem by se měla stát budova něčím jako "kloubem" v území mezi Václavským náměstím a Vinohrady. Měla by umožnit propojení pešími tahy dolní části Vinohrad s Novým Městem a zároveň s Fantovou budovou Hlavního nádraží. Prodloužením Mánesovy ulice umožní obnovit přímé propojení Vinohrad se samotným centrem. Vlastní budova je řešena jako vysoce transparentní architektura, světlo je dominující, prostupuje celým objektem. Parter je vysoký veřejný prostor, který umožní průhledy na Fantovu budovu. Asi je teď na místě připomenout i málo známou skutečnost, že z terasy nad vinohradskými tunely rád pozoroval vlaky skladatel Dvořák. Navrhujeme zde také "vyhlídku Antonína Dvořáka" s restaurací.



CENTRÁLNÍ NÁDRAŽÍ V PRAZE

John Eisler, diplomní projekt 1969

Projekt Johana Eislera se stal příležitostí ke kolektivní studentské spolupráci, ke kolegiální názorové i manuální podpoře. Návrh vycházel z předcházející autorovy studie regenerace městského centra. Prostor hlavního pražského nádraží, jedna z latentních a velkých investičních příležitostí, byl využit k několikaúrovňovému propojení dopravních funkcí. K vytvoření městského dopravního uzlu, integrujícího všechny podstatné typy dopravy: metro, železnici, dálkovou autobusovou dopravu, heliport pro spojení s letištěm i průtah automobilové dopravy severojižní magistrálou s dvojitou spirálovou křižovatkou, Byl to stroj na sdružení problematických momentů rozvoje města a rozpletení pražských dopravních problémů.

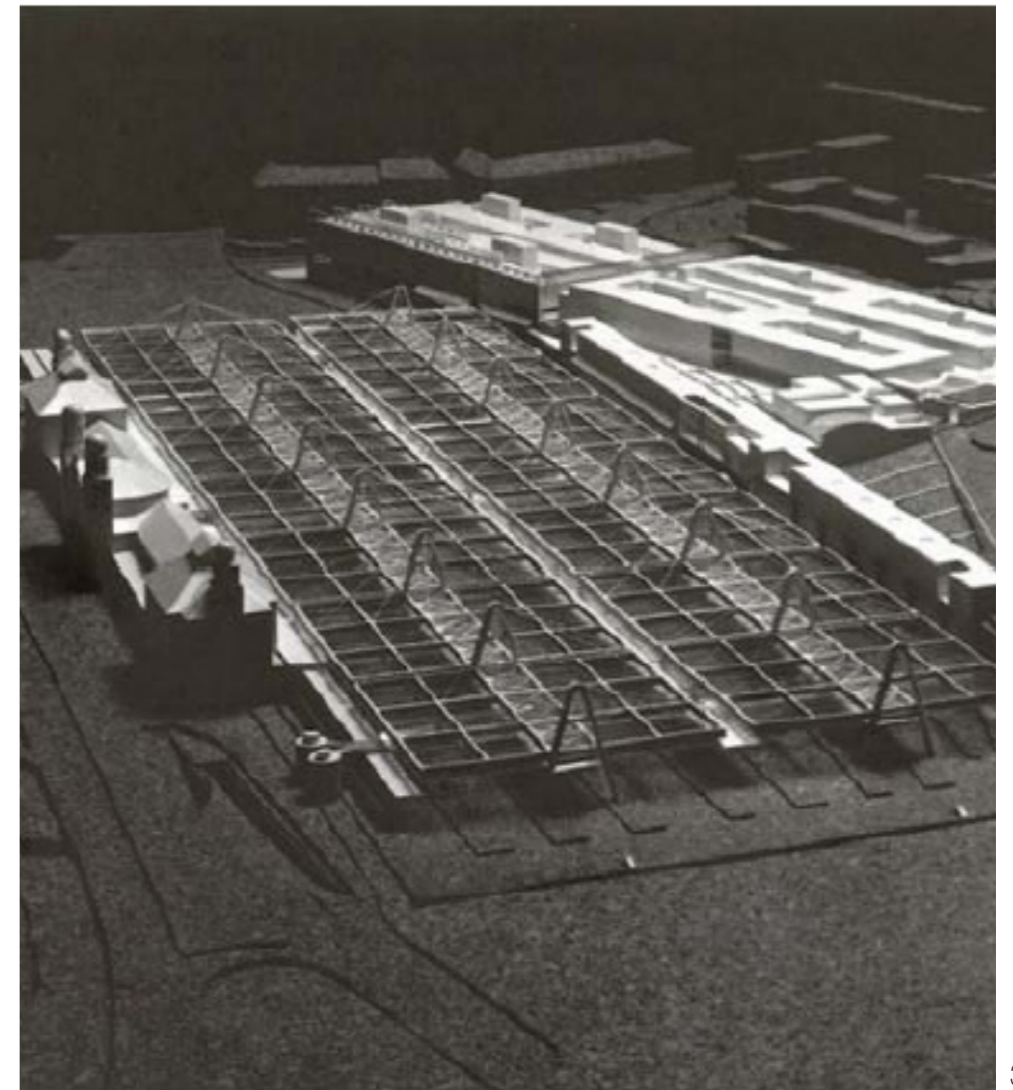
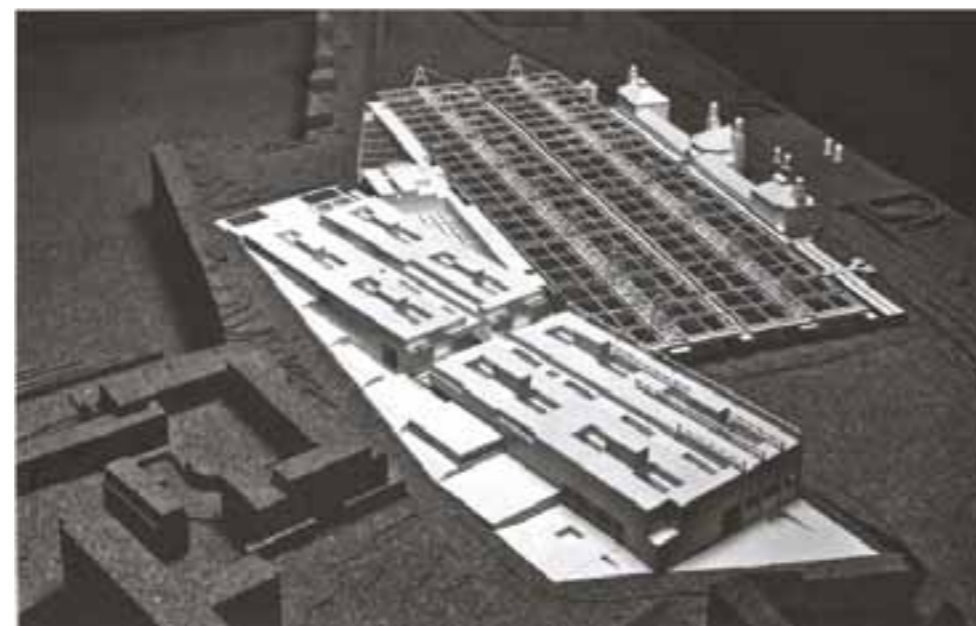
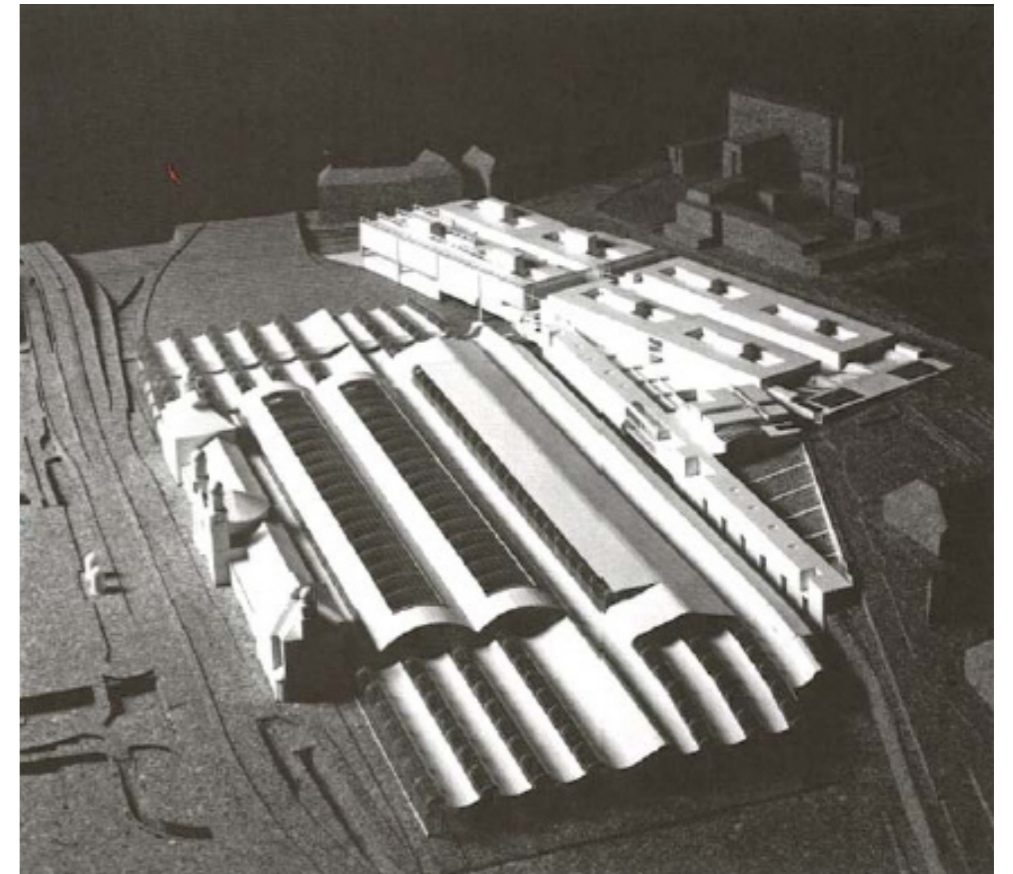
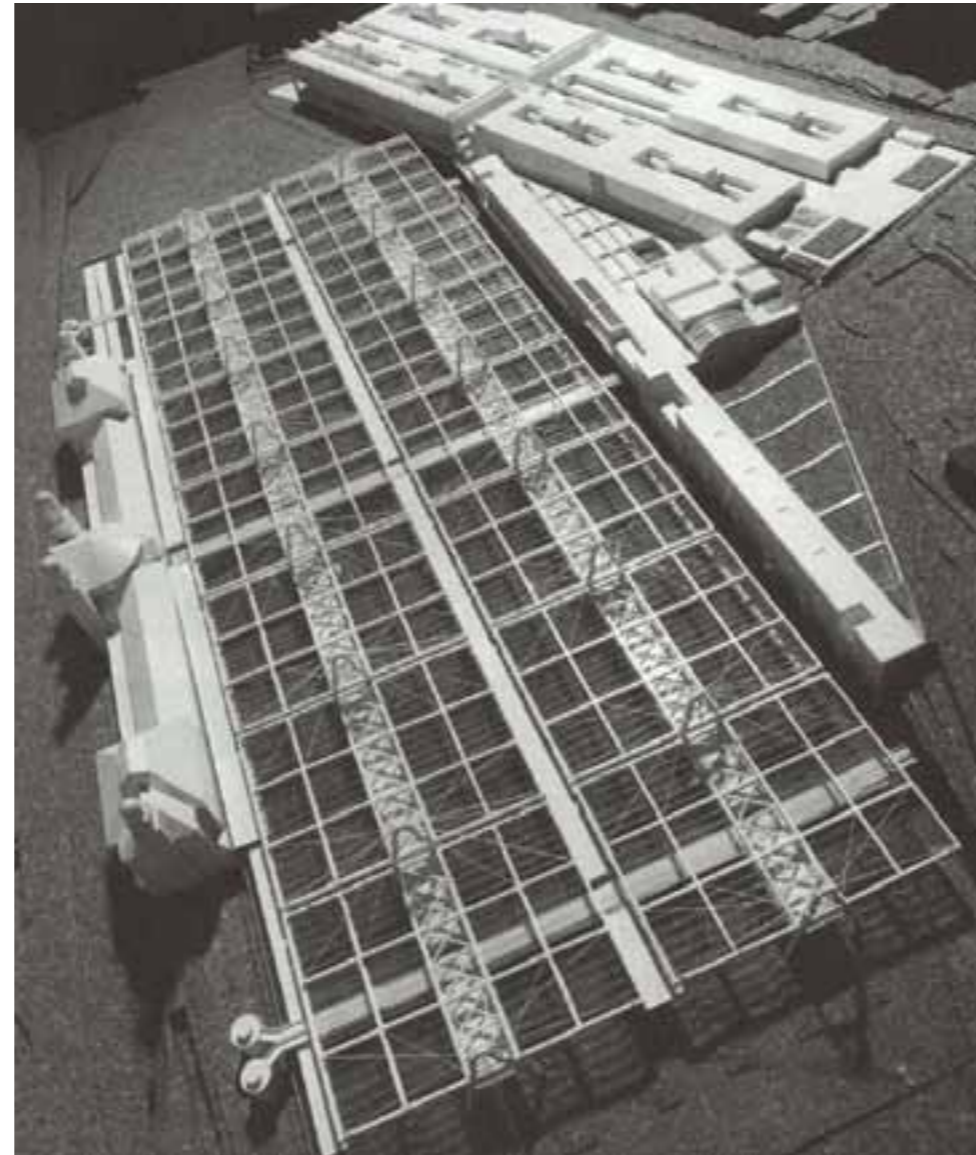


NÁVRH ÚZEMNÍHO PLÁNU PRAŽSKÉHO CENTRA

John Eisler, studentská práce, 1968

NÁVRH DOSTAVBY HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ V PRAZE

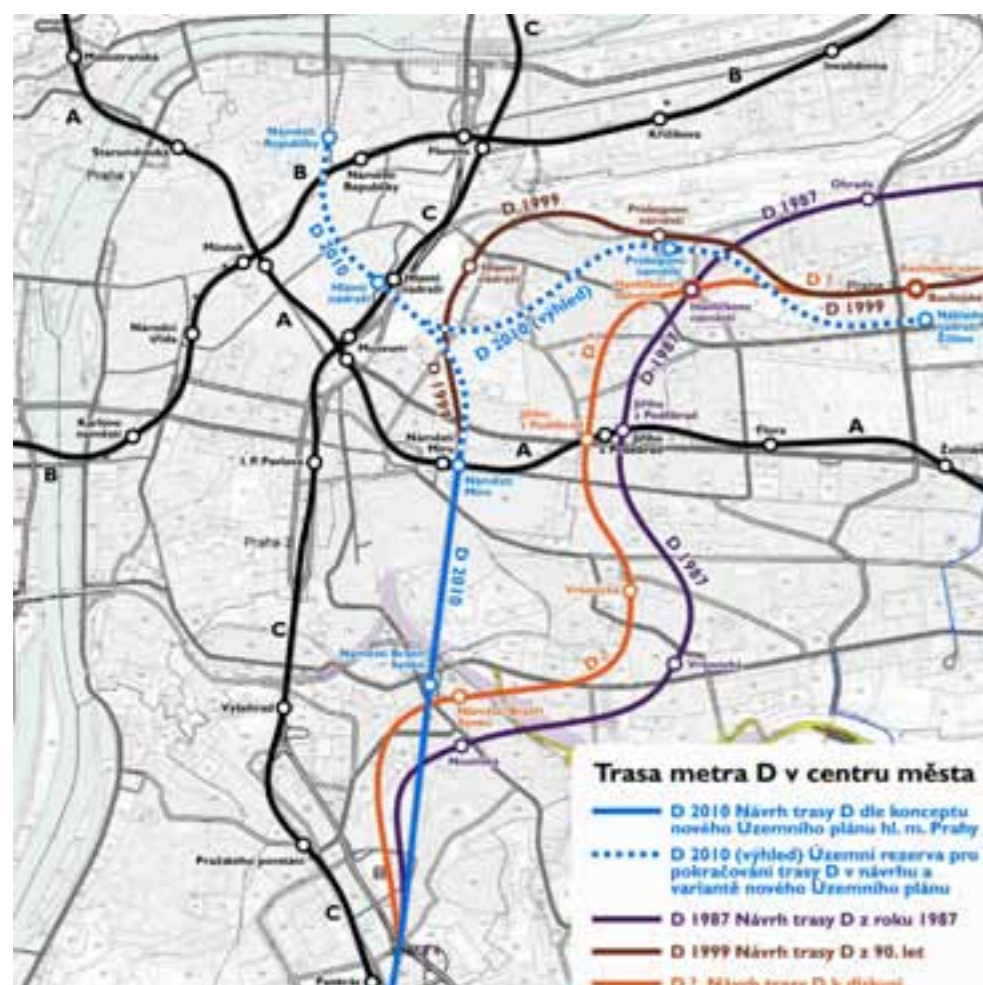
John Eisler, Emil Příklad, Dalibor Vokáč, Zdeněk Zavřel
1978



PLÁNOVANÉ PROJEKTY

PROVOZNÍ ÚSEK METRA TRASY D

METROPROJEKT Praha, a. s.



Linka D je čtvrtou linkou pražského metra. Má být vedena ve směru sever–jih, částečně paralelně s linkou C, s níž je plánován přestup ve stanici Pankrác. Výstavba této trati je aktuální otázkou pražské komunální politiky. Jako jeden z hlavních důvodů priority bývá uváděno odlehčení linky C a alternativní spojení sídlišt na jihu města s centrem pro případ výluky Nuselského mostu. Orgány města jednaly o tom, že by měla podobu lehkého metra, případně, že by mohla být výstavba financována ze soukromých zdrojů formou PPP projektu.

Stavební délka 10,70 km

Provozní délka 10,04 km

Počet stanic 7 (10)

Názvy stanic : (Hlavní nádraží), Náměstí Míru, Náměstí bratří Synků,

Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Zálesí, Nové Dvory, (Libuš,

Písnice)

REHABILITACE VRCHLICKÉHO SADŮ

Hana Zachová



Cíl zadání studie:

Rehabilitace ploch veřejné zeleně s ohledem na celoměstský význam parku.

Návrhy na redukci a odstranění negativních prvků, vlivů atd.

Zvýšení standardu chůze.

Základní funkce parku:

Okrasná a reprezentativní, pobyt a relaxace uskutečňovány vhodným způsobem.

Charakteristika návrhu:

Revitalizace parku v rozsahu mezi Bolzanovou ulicí a Václavským náměstím.

Soudobé řešení splňující požadavky na veřejnou zeleň v atraktivní poloze centra města.

Architektonické řešení odpovídá významu jednoho ze „vstupů“ do hlavního města republiky.

Návrh podporuje zajištění bezpečnosti, pořádku a čistoty.

Návrh respektuje existující hodnotnou zeleň.

Cesty umožňují pohodlnou a bezpečnou chůzi .

Park je harmonickým doplňkem urbanistické struktury Nového Města.



VÍTĚZNÝ NÁVRH SOUTĚŽE NA PODOBU VÁCLAVSKÉHO NÁMĚSTÍ

Cigler Marani Architects, s.r.o a Ateliér DUA, s.r.o.
2009

Koncept:

Václavské náměstí vždy patřilo k hlavním symbolům této země. Za první republiky se stalo spleť pasáží a průchodů a spolu s tramvajovým provozem pohybem kypícím bulvárem evropského rozměru i významu. Cílem našeho návrhu je rehabilitovat tento fenomén, společně s postupným návratem tramvaje na Václavské náměstí a následně i na Příkopy a Národní třídu. Jelikož je ale znovuzavedení tramvají vázáno na překonání Severojižní magistrály, které nelze provést bez dokončení rozhodujících úseků městského okruhu, navrhujeme etapové řešení. Po rozhodnutí o formě a poloze podzemních garáží počítáme s umístěním tramvajového tělesa v úseku od sochy sv. Václava až po Hrnčířskou ulici s tím, že by zde mohl být zaveden provoz kyvadlové dopravy s využitím historických tramvají. Navržené půdorysné členění náměstí vychází z modulu středověkého založení uliční sítě v rastru násobků "zemského provazce" - 30,794 m - symbolický otisk je dodnes dobře čitelný v parcelaci náměstí. V návrhu je tento grid využit pro organizaci prostoru - vychází z něj pozice nově navržených stromů, poloha mobiliáře, ale především horizontálně rytmizuje nové široké chodníky pomocí pásů z masivních žulových desek s číselnými symboly.

Parkování:

Jedním ze základních principů návrhu je záměr odstranění parkujících vozidel z povrchu Václavského náměstí do podzemních garáží. Organizace provozu je v návrhu řešení chápána důsledným uplatněním zákazu stání, pouze s možností zastavení a vyložení osob či nákladu pro dopravní obsluhu. Vyhrazená stání by byla jen zcela výjimečně umožněna pouze pro několik invalidních stání a pro stanoviště TAXI.

Povrchy:

komunikace, tramvajová tělesa - žulová dlažba, chodníky - pražská mozaika, rastr uplatněný na chodníku v modulu zemského provazce - masivní kamenné desky.

Zeleň:

Navržený typ stromů bude druhově odpovídat lokalitě, je počítáno s postupným obnovením stávajících stromů do nových pravidelných rozestupů.



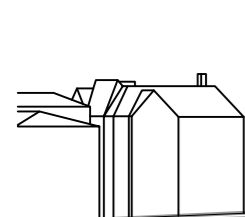
VIZE

HUMANIZOVANÁ MAGISTRÁLA

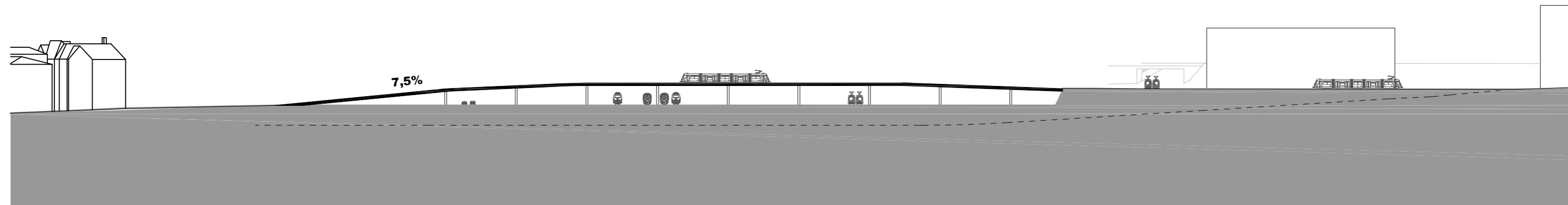
Koncept vstupu do města se opírá o budoucí podobu severojižní magistrály. Provedené analýzy, rešerše architektonických a urbanistických studií i z názory politické scény jasně vypovídají o společné tendenci směřující k přeměně SJM, její humanizaci a ohleduplnému začlenění do organismu města.

Pro důsledný návrh nového pojetí magistrály jsou zapotřebí široké koncepční analýzy dopravního systému města, které v této práci není možné v celé své šíři prezentovat. Návrh byl proveden na základě zde prezentovaných analýz, ale zejména konzultací s dopravním odborníkem Ing. Václavem Malinou. Humanizaci magistrály v prezentovaném úseku podpoří navržená zástava, zejména tedy parter a lidské měřítko, které zde nyní chybí. Magistrála nadále zůstává páteří komunikací, nicméně dochází ke snížení počtu jízdních pruhů na dva v každém směru a umístěním třetího parkovacího pruhu. Wilsonova ulice je po 150 - 200 m členěna křižovatkami ústícími do nově navržené zástavby. Dále je zde zavedena tramvajová doprava se zastávkou před Fantovou budovou, cyklostezka a akátová alej.

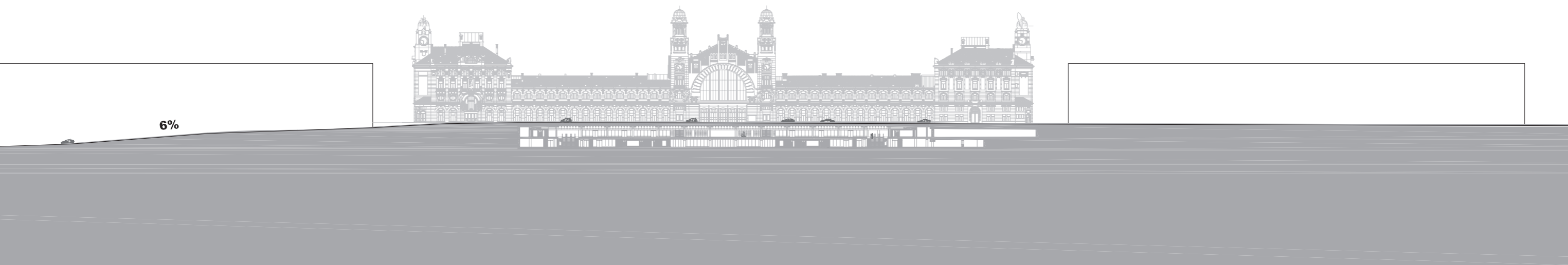
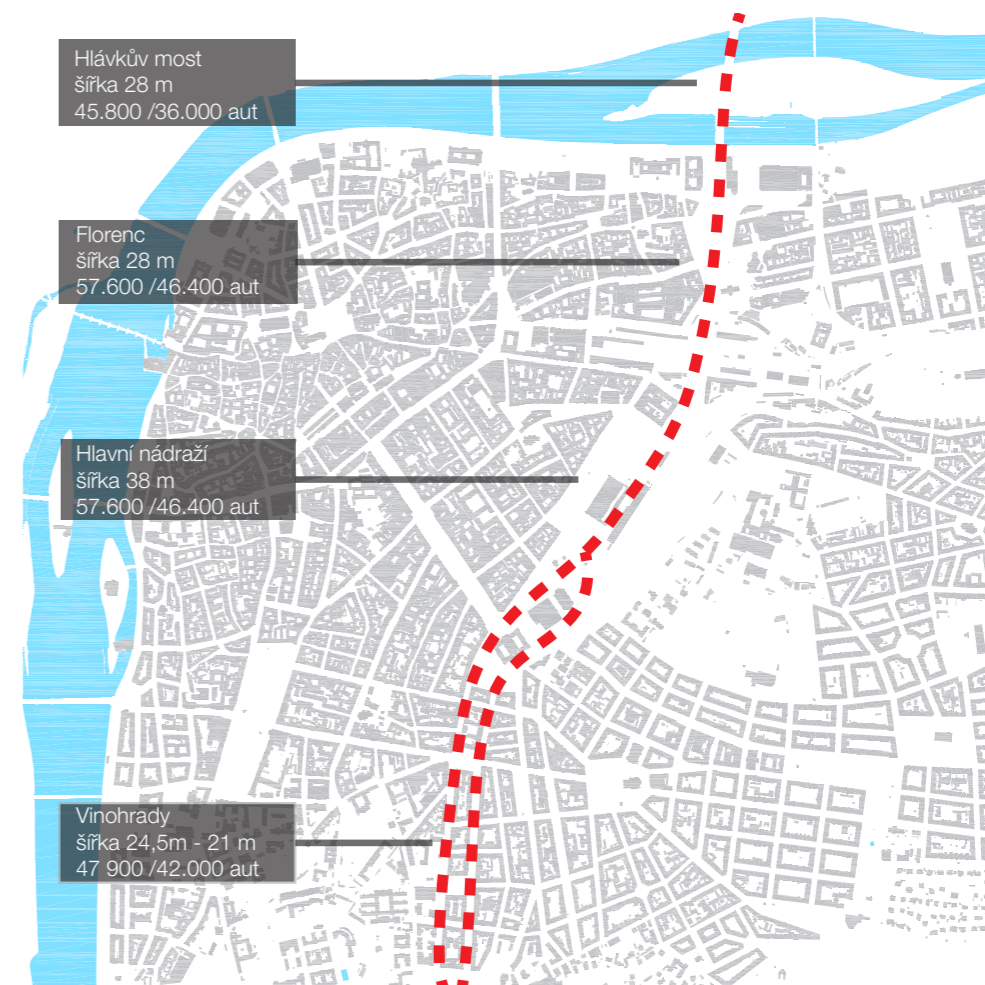
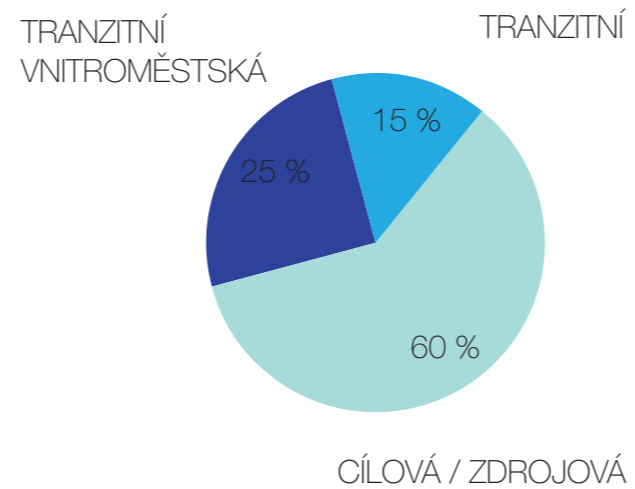
V oblasti křižovatky na Bulharu je magistrála ze své trasy odkloněna a podjíždí Seifertovu ulici.

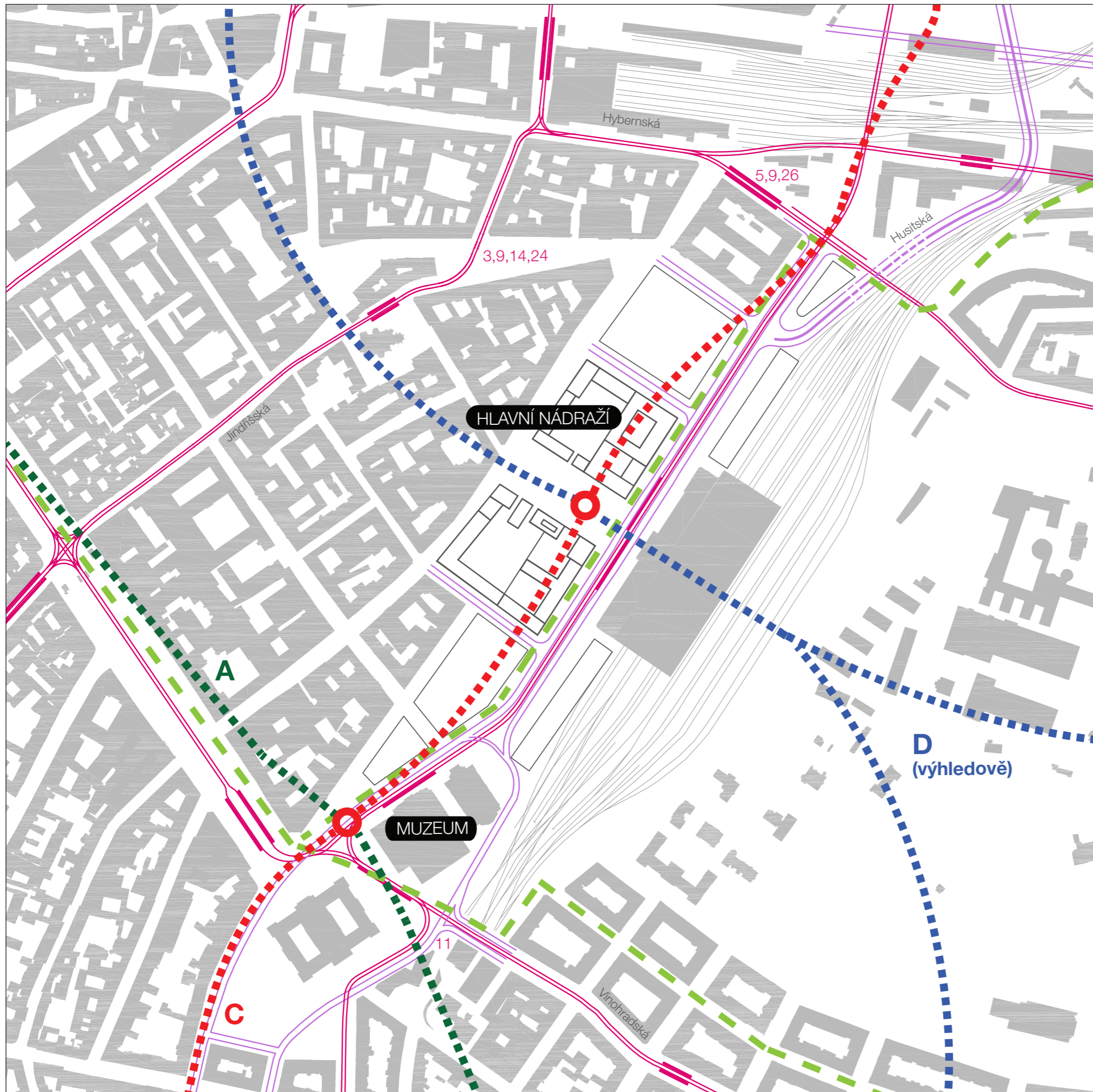


7,5%



DOPRAVNÍ STAV

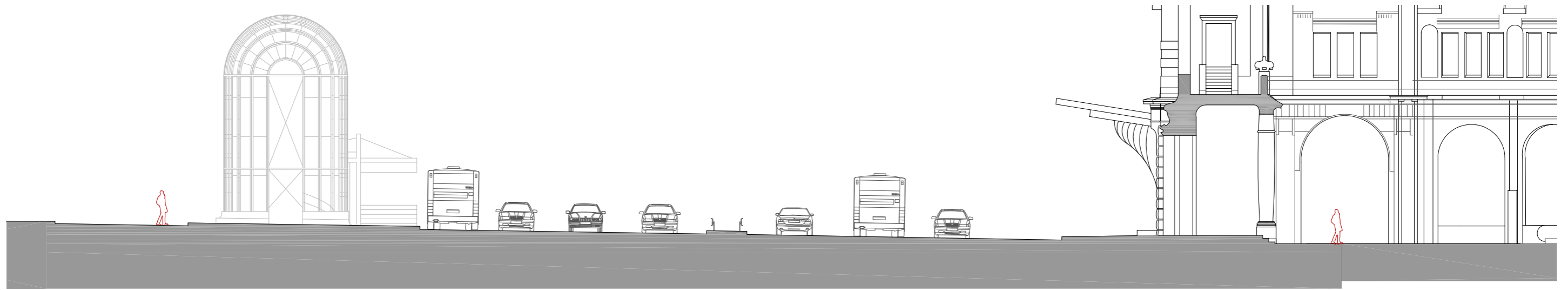




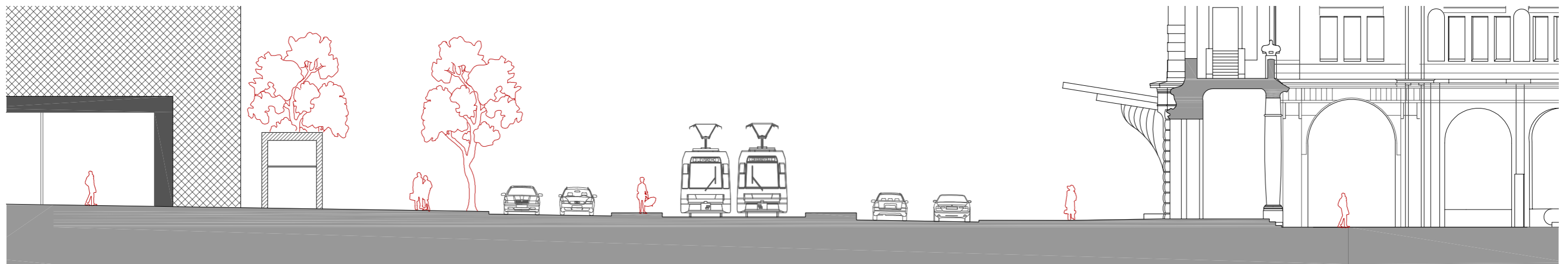
LEGENDA

- - - - - TRASA METRA
- - - - - CYKLOSTEZKA
- TRAMVAJOVÁ SÍŤ
- AUTOMOBILOVÁ SÍŤ

DOPRAVNÍ SCHÉMA 1:5000

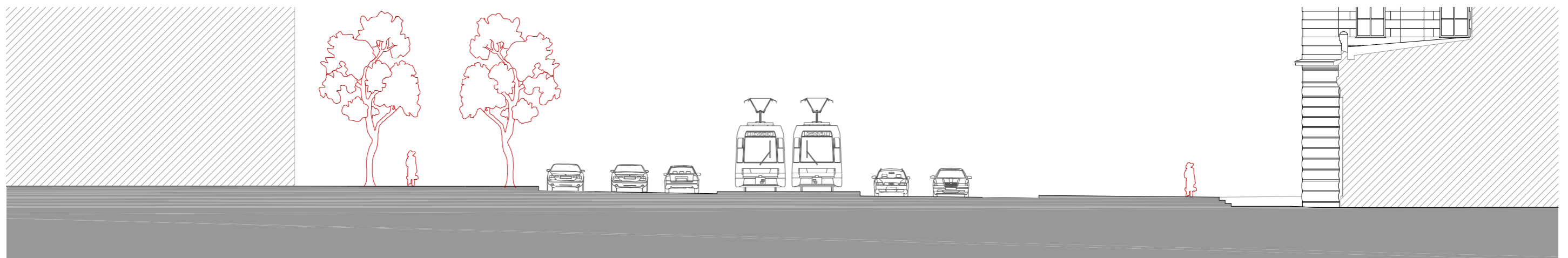


31.50



12.15 6.00 2.50 7.00 2.50 6.00 9.35

45.50



11.90 2.75 6.00 7.00 6.00 2.75 12.90

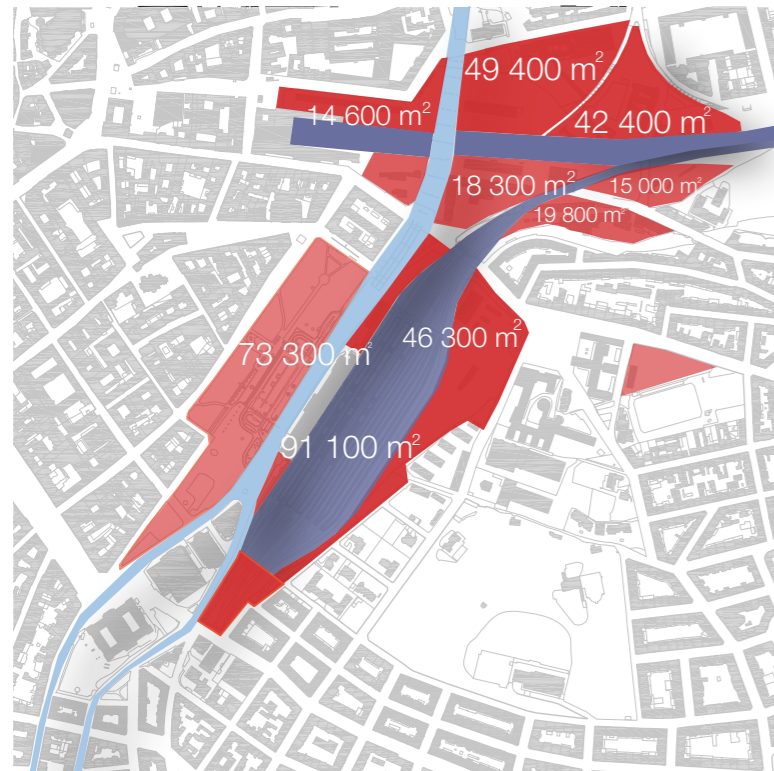
49.50

KONCEPT

MĚSTO NAD ŽELEZNICÍ?

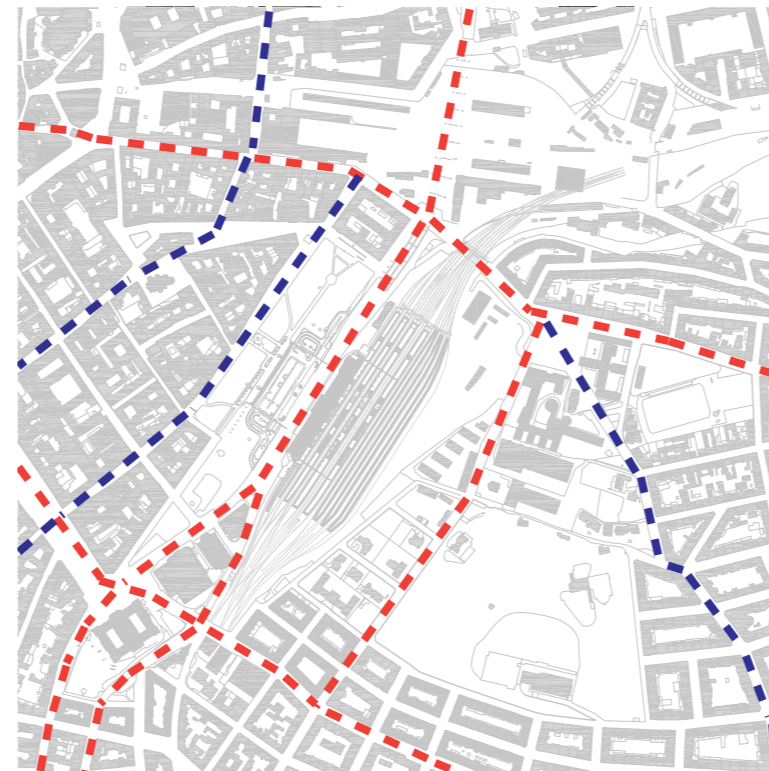
Hlavní nádraží v Praze. Toto obrovské místo, které ovlivnilo vývoj pražského městského centra, bylo již mnohokrát prověřováno soutěžemi, které nastolily mnohé otázky, avšak málo odpovědí. Žádný ze soutěžních projektů nebyl realizován.

I přes konkrétní znění zadání této diplomové práce byly hranice řešeného území ponechány volné, neboť hranice a hrany jsou jeho podstatou a jejich hledáním a definováním se tato práce zabývá.



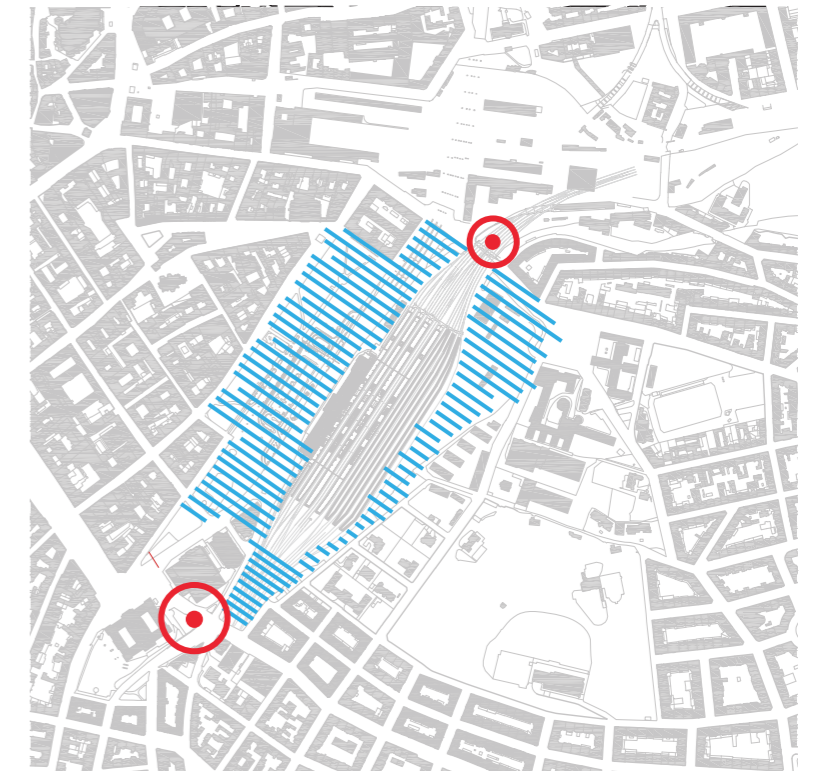
ZASTAVITELNÁ ÚZEMÍ V OKOLÍ MASARYKOVA A HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ

Zhuštění městského centra a zabránění jeho expanze do nekonečné sídelní kaše je tématem velmi aktuálním a často diskutovaným. Čeká však Prahu budoucnost, kdy bude potřeba zastavět přímo plochu kolejíště jako např. v New Yorku? Praha má ještě stále dostatek jiných, často levněji zastavitelných ploch. Předkládaný projekt v tuto budoucnost důvěru nemá.



TRASY VÝZNAMNÝCH CEST

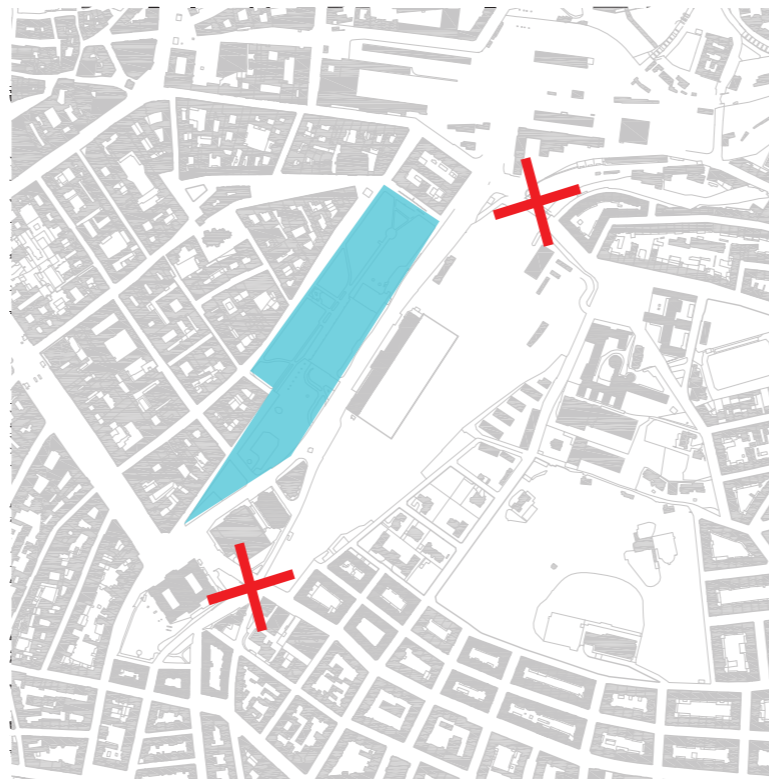
Je Hlavní nádraží bariérou? Okolní struktura reagovala v první řadě na topografický plán. Zástavba na východní straně této hrany využívá a vytvořila zde cenné intimní prostředí. Mainstreets Vinohrad a Žižkova mají dostatečný potenciál pro propojení čtvrtí s centrem. Současná podoba magistrály to ovšem neumožňuje.



HRANY A UZLE

Předchozí analýzy vypovídají o tom, že problémy Hlavního nádraží a jeho okolí není nutné řešit zástavbou nad kolejíštěm. Je potřeba se naopak soustředit na jeho hrany a propojovací uzly.

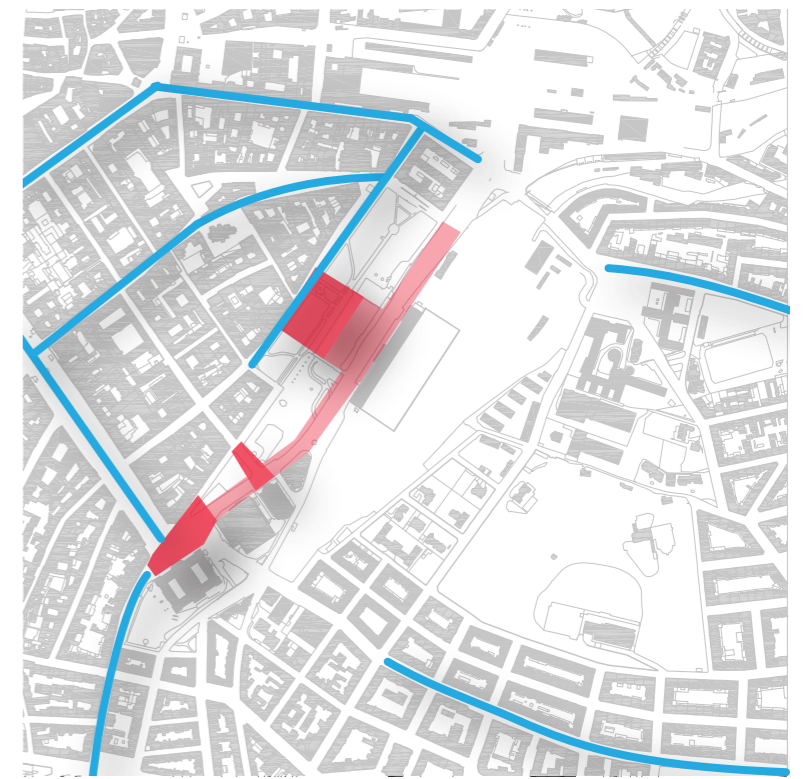
ZAČLENIT NÁDRAŽÍ DO MĚSTA.



VEŘEJNÝ PROSTOR STÁVAJÍCÍ

Proč nefunguje prostor Vrchlického sadů? Funkci parku ve městě nezajistí jen přítomnost zeleně. Z jedné strany je lemován magistrálou a vytváří prostory kudy člověk nemá touhu se projít. Není to ani kvalitní park ani adekvátní prostor vstupu do města. Rehabilitace parku je v tomto případě jen kompromisním řešením.

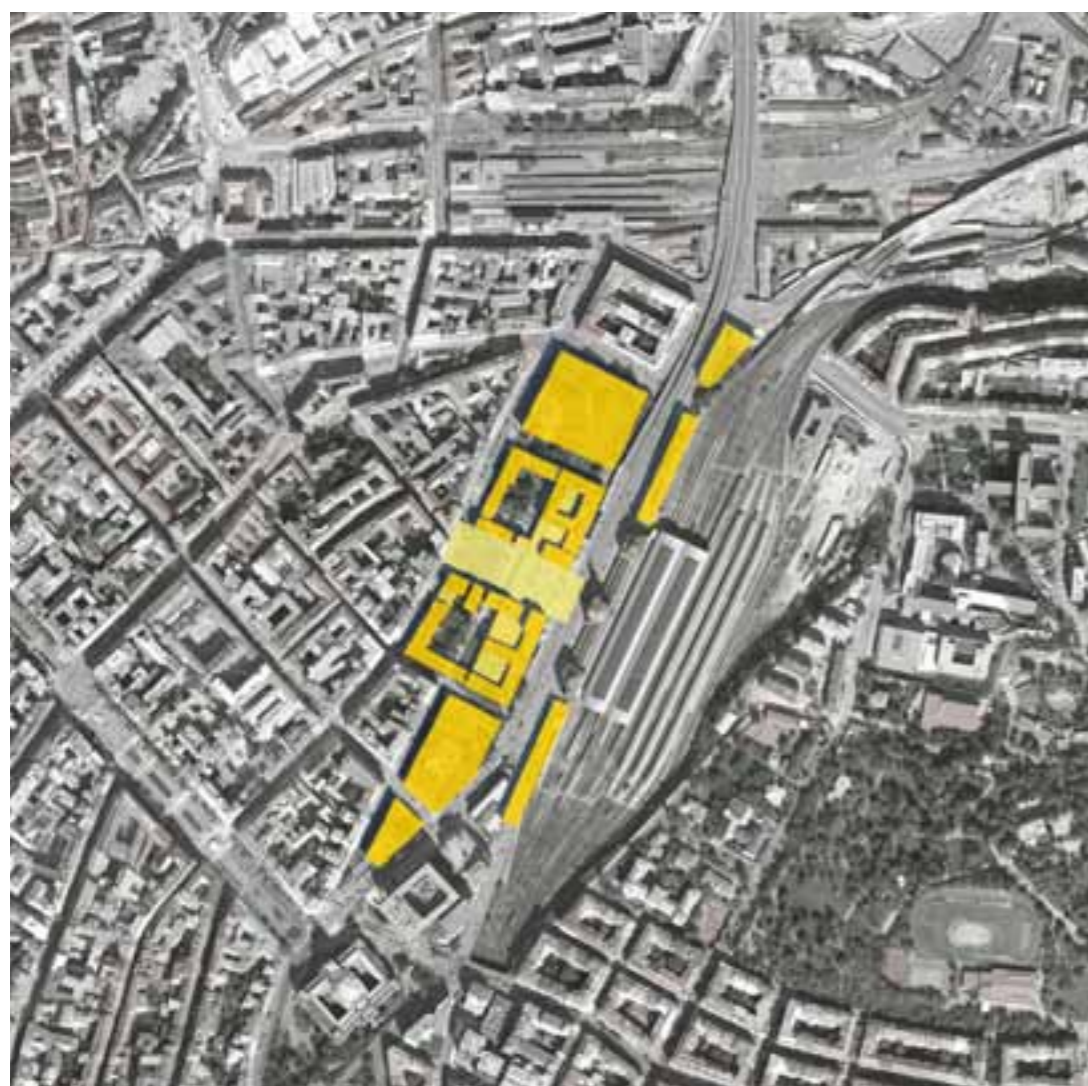
BEZ SENTIMENTU.



VEŘEJNÝ PROSTOR NAVRHOVANÝ

Problém celého prostoru je zejména v jeho nepřehlednosti. Věřím, že pokud se prostor zintenzivní a nabídne možnost městského vyžití, má potenciál kvalitní vstup do města vytvořit. 60 metrů je optimální vzdálenost, kdy se lidé navzájem vnímají.

INTENZIVNĚ.

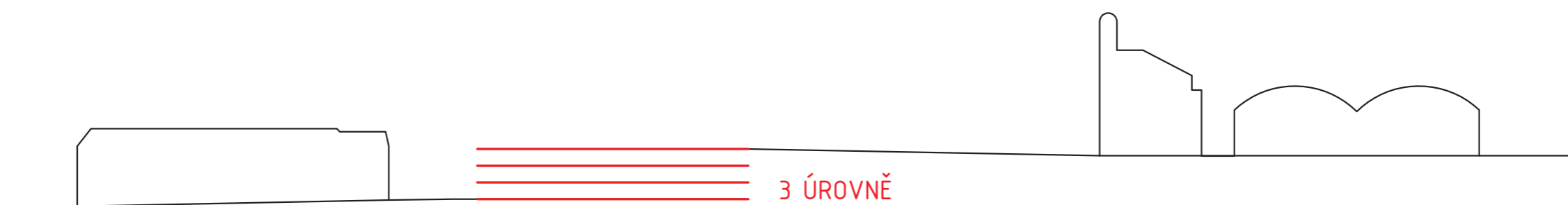
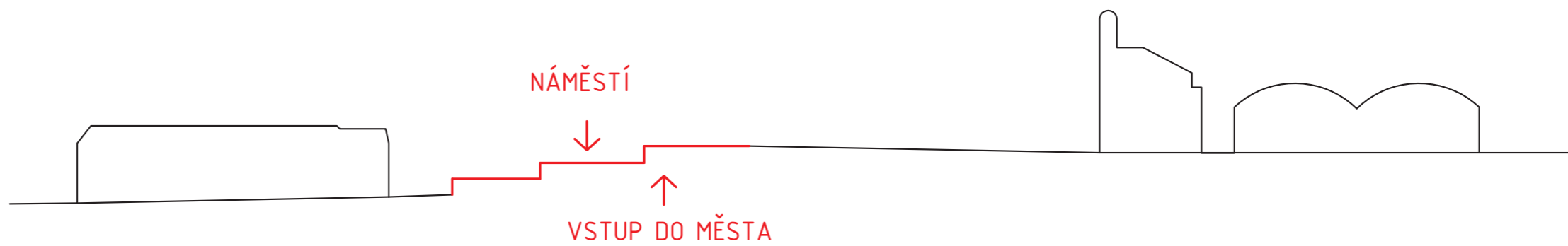
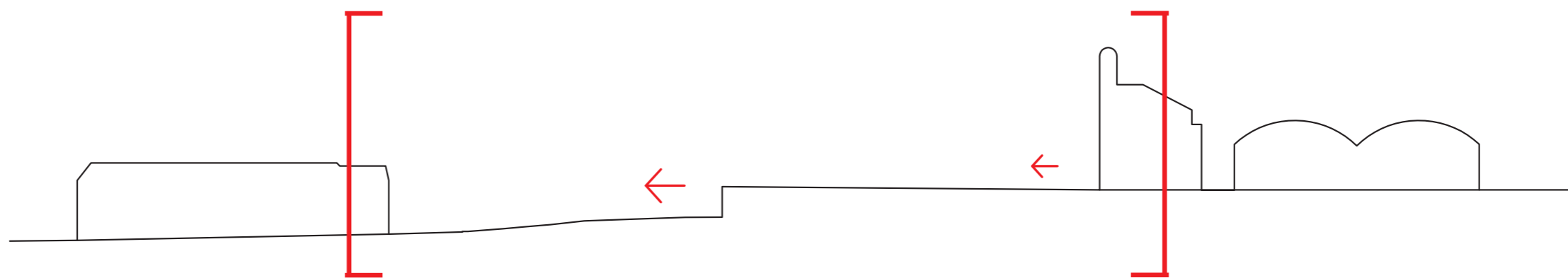


VSTUP DO MĚSTA

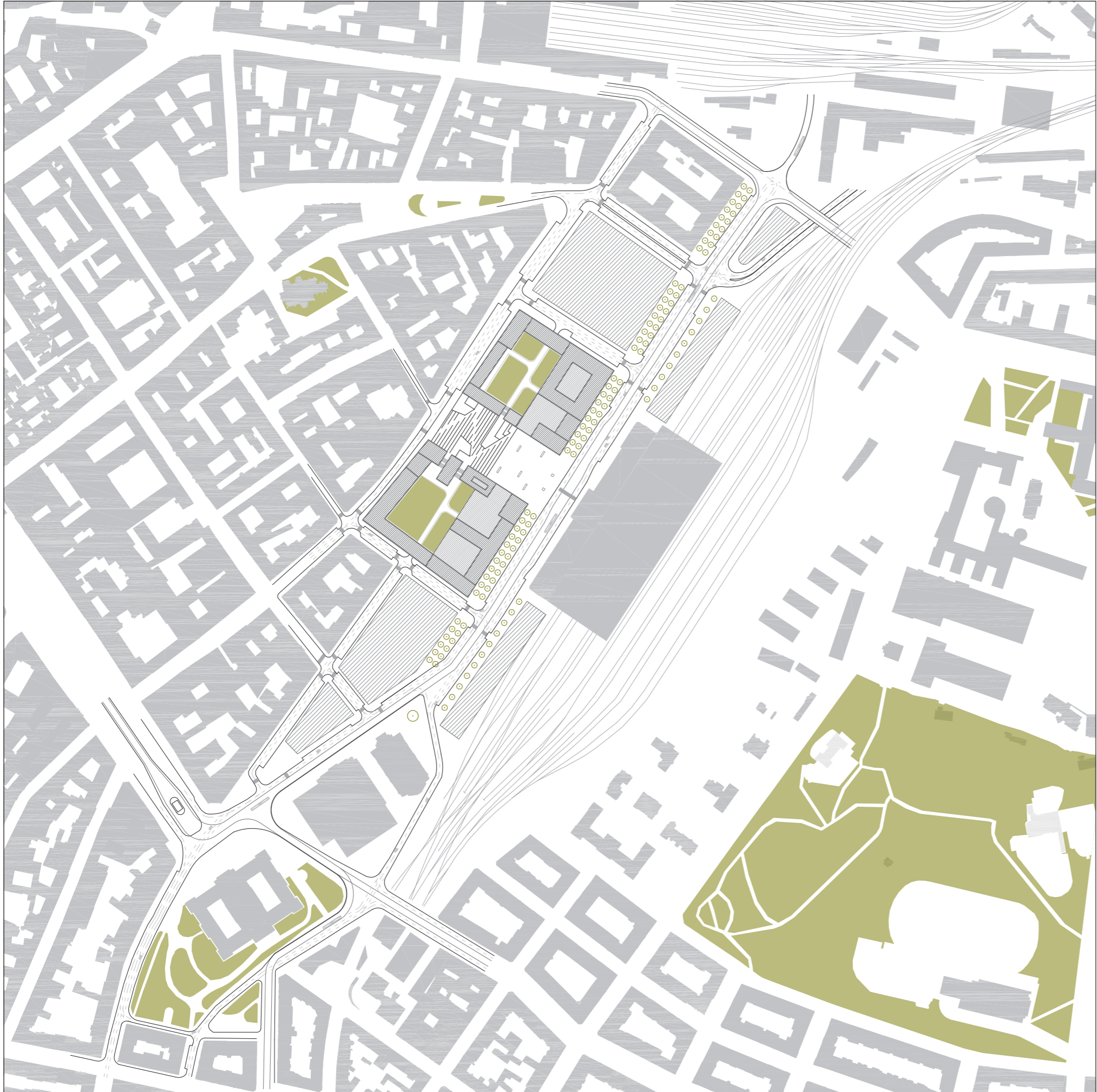
Magistrála odřízla Fantovu budovu od města. Tvoří nepřekonatelnou propast mezi nádražím a městem. Z Fantovy budovy se stala patetická kulisa. Nová odbavovací hala, reagující na magistrálu splnila své zadání, které ale s humanizací magistrály nepočítalo.

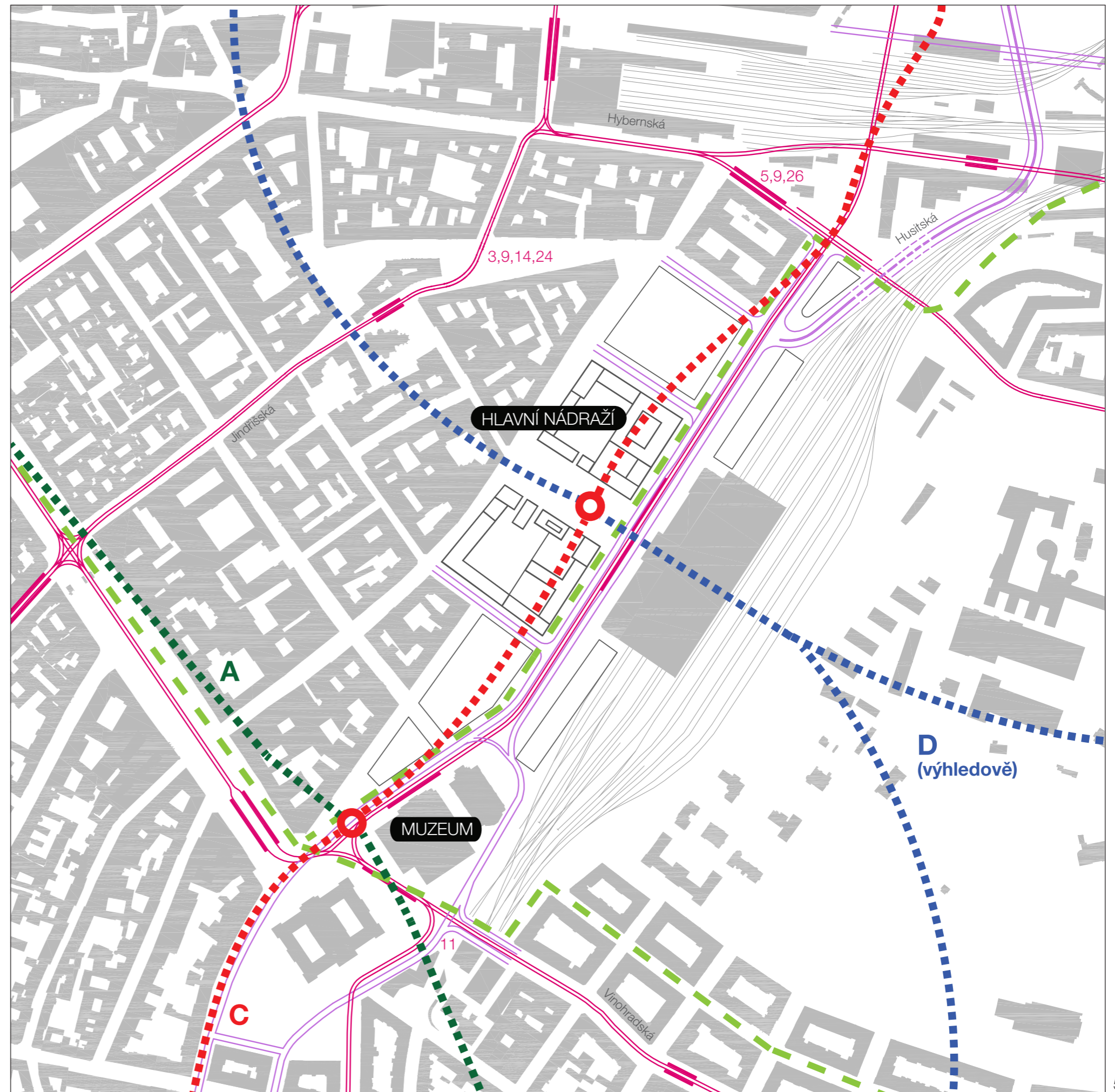
Návrh se snaží odstranit duplicitu vstupů a navrátit Fantově budově její symbolický význam. Prostor podél magistrály je zastavěn, před Fantovu budovu přivedena tramvaj, úroveň Wilsonovy ulice plynule přechází přes schodišťové náměstí na úroveň Opletalovy ulice. Bloky podél náměstí jsou v návrhu blíže definovány, neboť jejich vztah je pro život náměstí zcela zásadní.

Inspirací mi byly Španělské schody v Římě. Důkaz síly a atraktivity schodišťových prostorů. Na náměstí nejsou žádné skomírající stromy v truhlících, naopak přilehlé vnitrobloky umožňují vstup do udržovaných zahrad.



NÁVRH





LEGENDA

-  TRASA METRA
-  CYKLOSTEZKA
-  TRAMVAJOVÁ SÍŤ
-  AUTOMOBILOVÁ SÍŤ



Náměstí



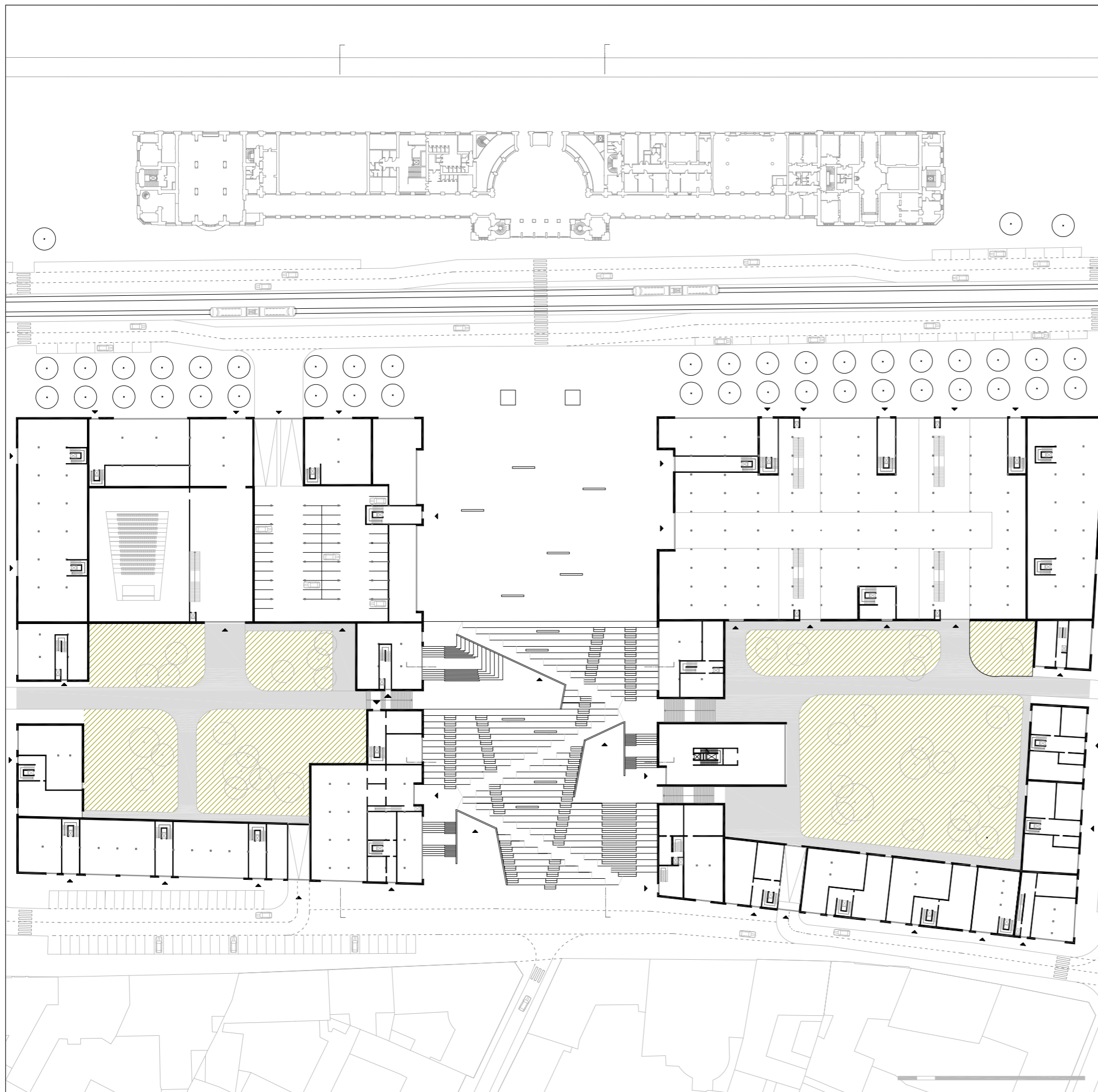
Pohled na náměstí ze vstupu do zahrady

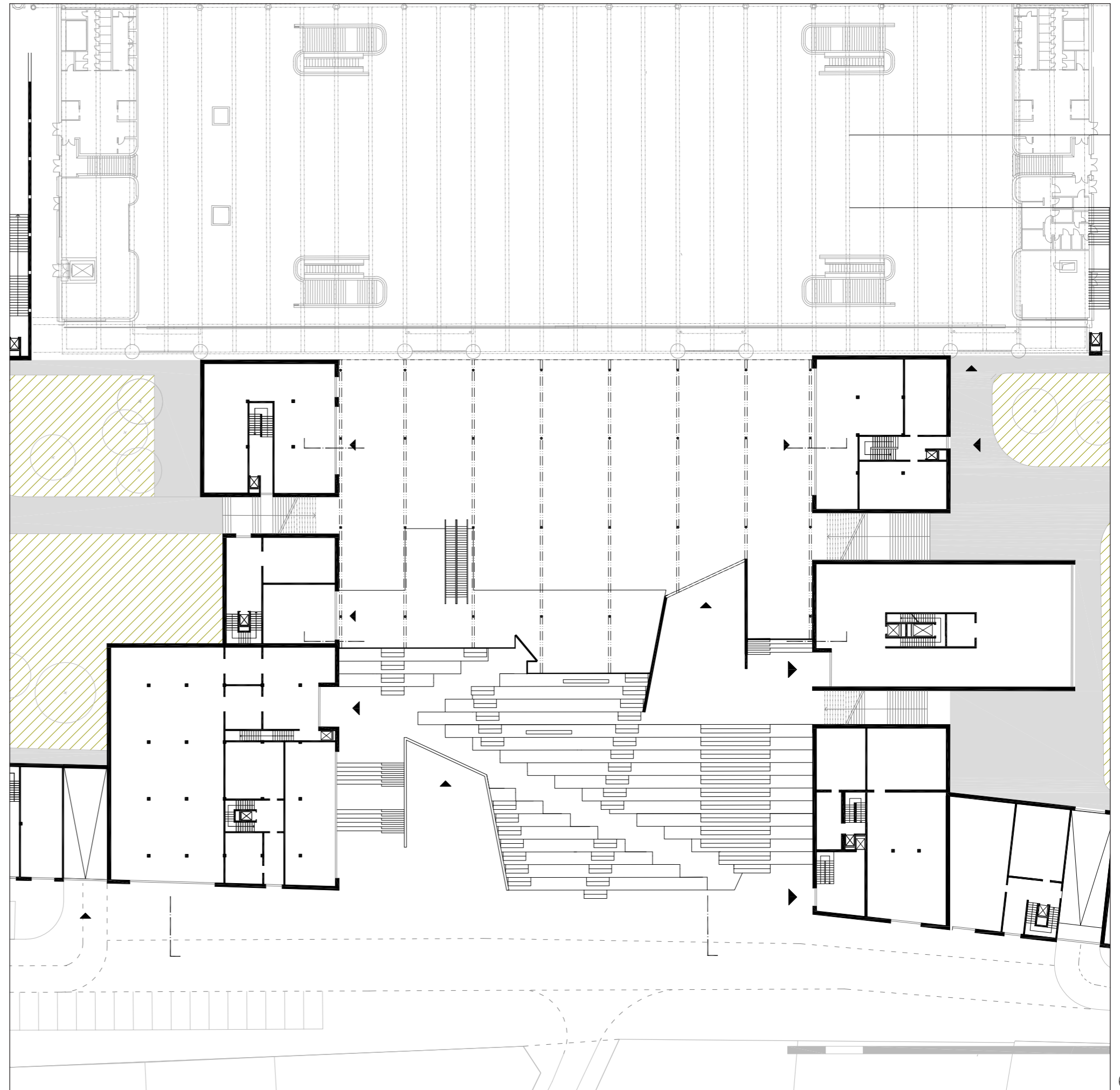


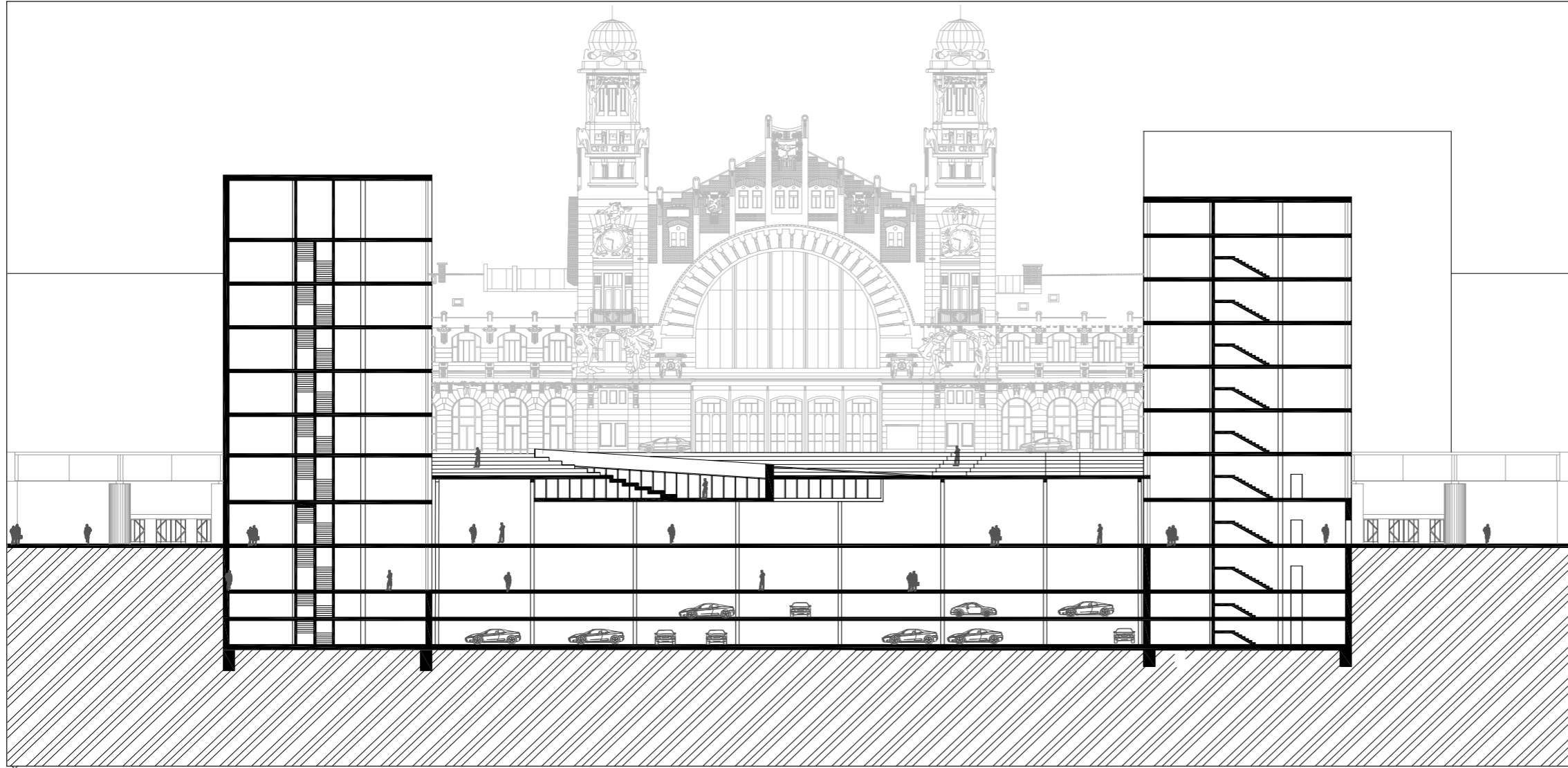


Pohled na magistrálu

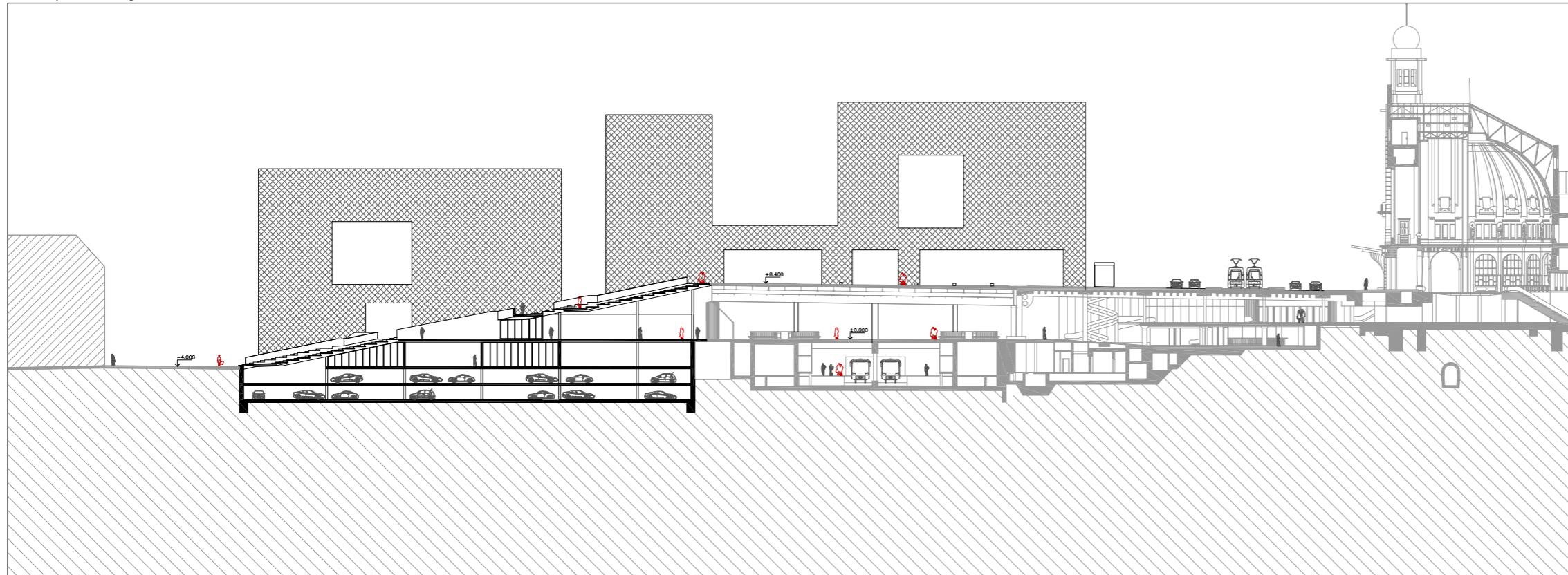






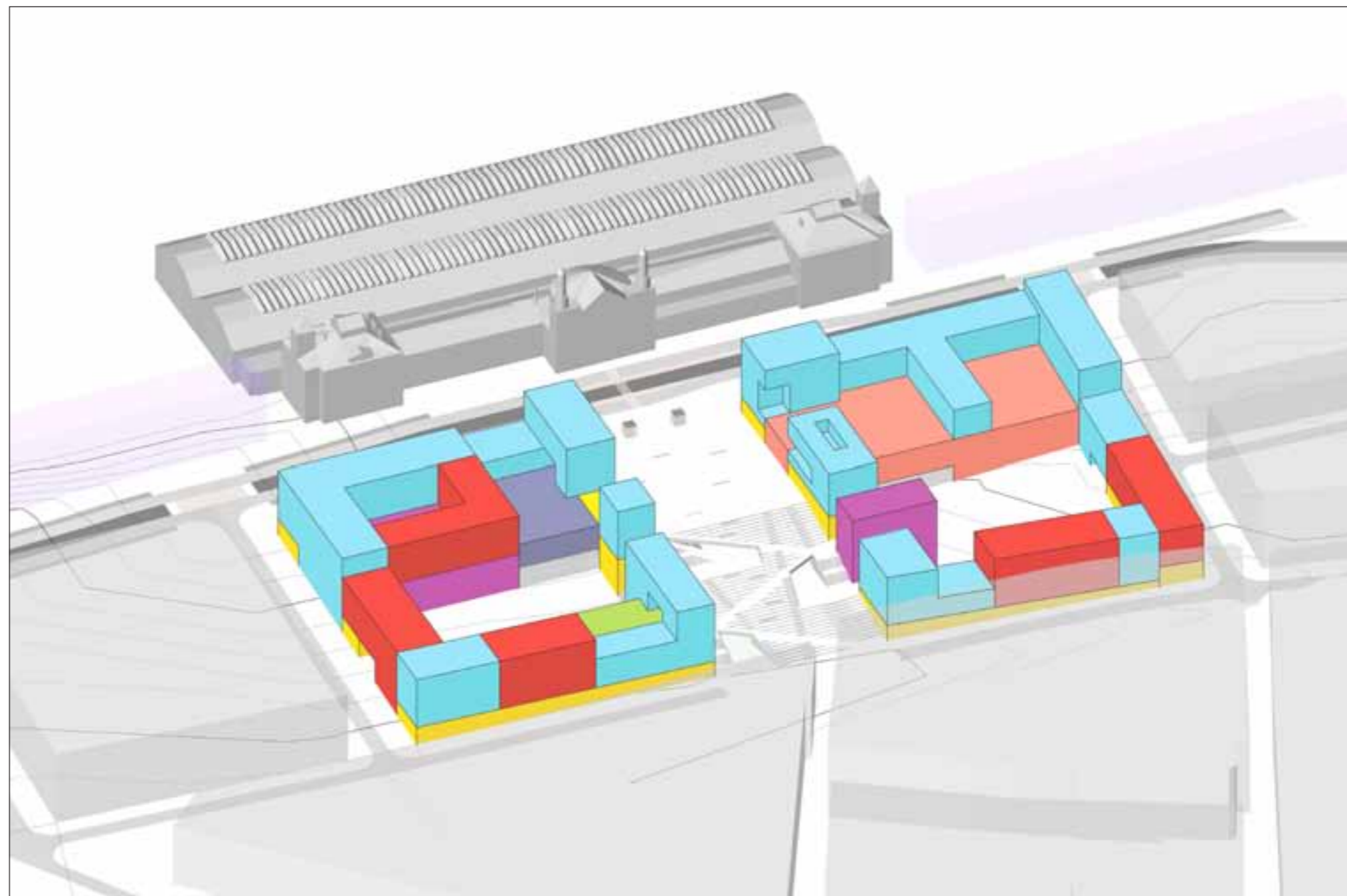


Rez podélný



FUNKČNÍ SCHÉMA

- BYDLENÍ
- ADMINISTRATIVA
- RETAIL
- OBCHODNÍ PASÁŽ
- WELLNESS CENTRUM
- KULTURA
- PARKING



PODĚKOVÁNÍ

Moje poděkování patří v první řadě všem mým blízkým, kteří mi byli oporou nejen během práce na diplomním projektu, ale po celou dobu mého studia. Dále bych chtěla poděkovat Janu Šépkovi a Mirce Tůmové, zejména za jejich osobní nasazení, které mi bylo po celou dobu velkou podporou a motivací.

Děkuji