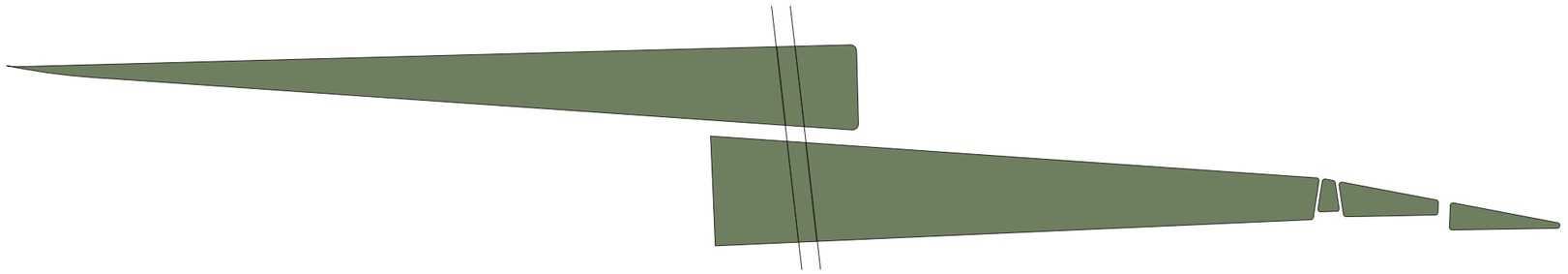
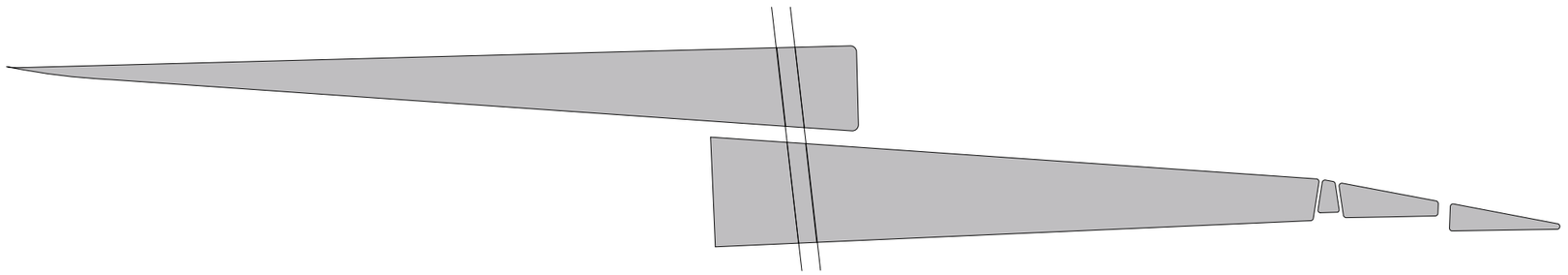


Diplomová práce

SMÍCHOVSKÉ PŘEDMOSTÍ ŽELEZNIČNÍHO MOSTU

Autor:	Bc. Antonín Škrába
Vedoucí práce:	Ing. arch. Ivan Plicka, CSc.
Ústav:	15119 Ústav urbanismu
Vedoucí ústavu:	doc. Ing. arch. Jan Jehlík
Oponent:	MgA. Ing. arch. Michal Fišer



OBSAH

Zadání diplomové práce, prohlášení autora	3
Město a řeka	4
Vltava v Praze	5
Základní popis projektu	6
Ortofoto mapa	7
Nově navržený park v rámci Prahy	8
Proměna říční navigace, základní dopravní schéma	9
Úprava železničního mostu	10
Situace M 1 : 5000	11
Situace M 1 : 1000	12–14
Vizualizace	15–17
Výhledy z městských lázní	18
Podzemní garáže	19
1. nadzemní podlaží	20
2. nadzemní podlaží, technologické mezipatro	21
3. nadzemní podlaží, příčný řez	22
Podélný řez, pohled	23
Vizualizace	24–27
Fotodokumentace modelu	28
Použité zdroje	29

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Bc. Antonín Škrába**

datum narození: **6.4.1987**

akademický rok / semestr: **2011 / 2012 zimní semestr**
ústav: **15119 Ústav urbanismu**
vedoucí diplomové práce: **Ing.arch. Ivan Plicka, CSc.**

téma diplomové práce:

SMÍCHOVSKÉ PŘEDMOSTÍ ŽELEZNIČNÍHO MOSTU

zadání diplomové práce:

LOKALITA:

Praha 5 – Smíchov, území vymezené řekou Vltavou z jihu a východu, ulicí Strakonickou, resp. Svornosti ze západu a ulicí Vltavskou ze severu.

STAVEBNÍ PROGRAM:

Cílem práce je prověřit možnosti této cenné lokality - nového uspořádání tohoto území, především ve vztahu k řece Vltavě.

Program k prověření: lázně, říční plovárna, přístav, veřejný park, případně jiný veřejný program.

PŘEDBĚŽNÝ OBSAH:

(bude upřesněn v průběhu práce na základě rozpracovanosti a konzultací)

- situace širších vztahů (1: 5 000 / 1 : 2 000)
- celková situace (1 : 1 000 / 1 : 500 / 1 : 200)
- jednotlivé objekty – půdorysy, typické řezy, fasády (1 : 500 / 1 : 200)
- vybraný typický detail konstrukčního a barevného řešení (1 : 100 / 1 : 50)
- vizualizace – celkový pohled, charakteristické perspektivní pohledy, zákresy do fotografií
- model (1 : 500 / 1 : 200)
- průvodní zpráva (včetně popisu technického řešení)
- portfolio projektu (A3 landscape)
- CD (pdf; jpeg)

Datum a podpis studenta

Datum a podpis vedoucího DP

Datum a podpis děkana FA ČVUT

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Antonín Škrába
AR 2011/2012, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) SMÍCHOVSKÉ PŘEDMOSTÍ ŽELEZNIČNÍHO MOSTU

(AJ) THE BRIDGEHEAD OF RAILWAY BRIDGE IN PRAHA-SMÍCHOV

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

Vedoucí práce:	Ing. arch. Ivan Plicka, CSc. **Ústav:** 15119
Oponent práce:	MgA. Ing. arch. Michal Fišer
Klíčová slova (česká):	Předmostí, nábřeží, městské lázně
Anotace (česká):	Cílem projektu byl návrh úpravy železničního mostu v Praze 5 – Smíchov a jeho předmostí s reakcí na přilehlou řeku Vltavu a frekventovanou Strakonickou ulici. Součástí projektu byl návrh městských lázní do připraveného území.
Anotace (anglická):	The aim of the project is a proposal for modification of railway bridge in Praha-Smíchov and its bridgehead reflecting the adjoining Vltava River and the busy Strakonická Street. A part of the project is a concept of urban spa in the concerned area.

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 stažení)

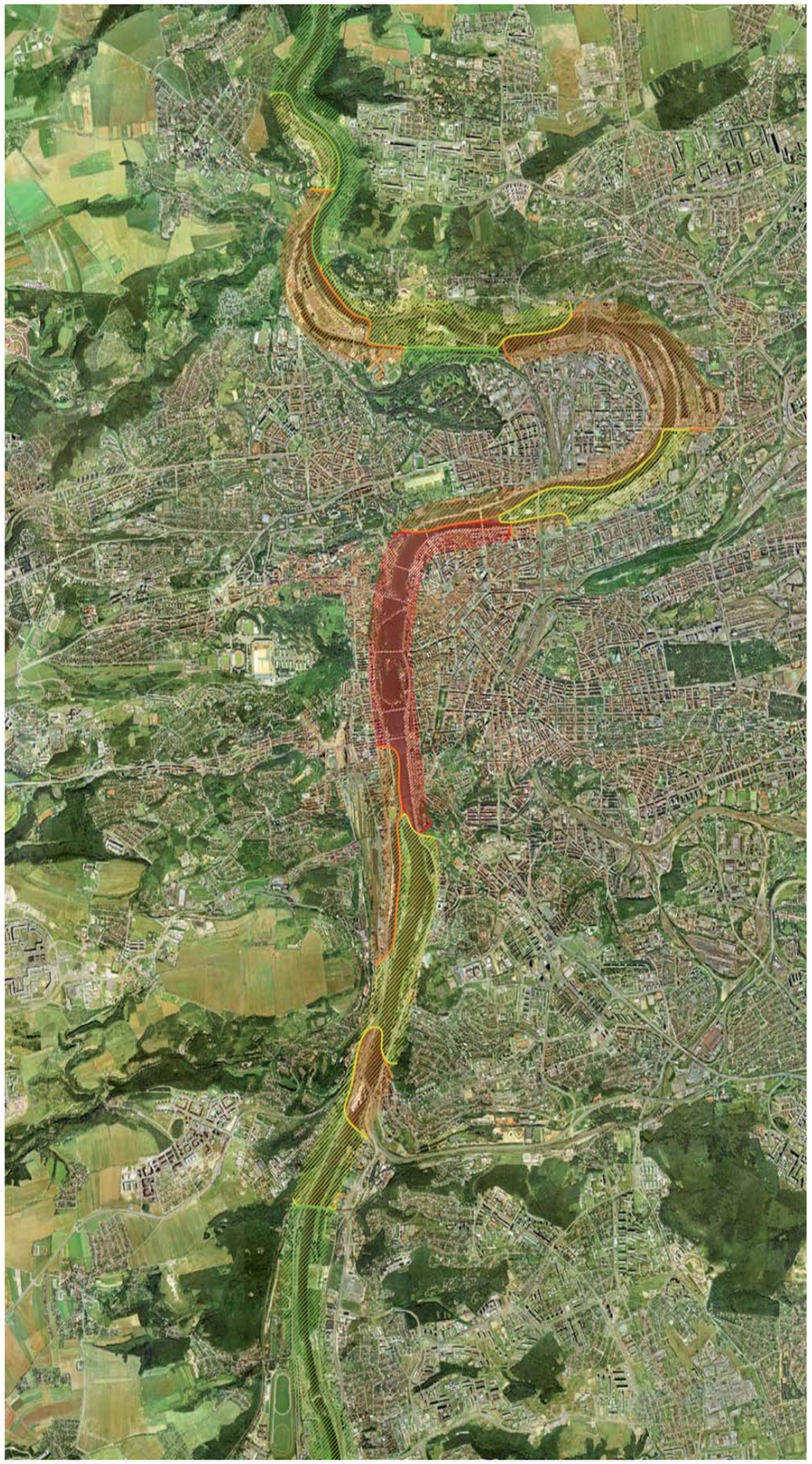
V Praze dne 6. ledna 2012 podpis autora-diplomanta

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

Město je ve své podstatě homogenní celek, který má jádro a okraj. Na první pohled, ve srovnání s řekou, se zdá relativně stálé, kde ke změnám dochází jen zřídka. Řeka se zdá nestálá, stále plynoucí. Ale řeka není jen voda, dalším důležitým prvkem charakterizujícím řeku je koryto. Samotné koryto bez vody je jako něco, kde se zastavil čas. Je to jen schránka. Je to prázdná schránka, ve které už vše utichlo. Voda je v tomto případě nositelkou děje. Voda v řece nám neustále připomíná, víc než kde jinde, životní cykly. Pokud se navrátíme k učení řeckého filosofa Hérakleita z Efesu (přelom 6. a 5. stol. př.n.l.), stejně jako on vidíme, že kapka, která tudy již protekla, se nikdy stejná nevrátí zpátky. Tyto dva elementy – koryto a voda – společně tvoří řeku, z které cítíme věčnost a stálost, i přestože nám neustále plyne před očima. Když se pozorně podíváme na břehy řeky, tak nám prozradí, jakou ohromnou sílu má věci měnit. Samotná řeka je mnohovrstevnatá, z vody cítíme historii míst, kudy protékala. Ale právě koryto nám říká vše o místě, kde stojíme. Na začátku jsem o městě řekl, že je to homogenní celek s jádrem a okraji. Stejně tak i při tvorbě města můžeme hovořit o prvcích, které jsou determinovány historickými limity, ale současně se jedná o proměnlivý celek, který při pohledu do jednotlivých etap uplynulých staletí doznal výrazných změn. Jestliže v případě řeky byla nositelem změny voda, jsou to v případě města lidé. O městě nelze uvažovat jako o prázdných budovách bez života. Jediný rozdíl mezi městem a řekou, který jsem si v této části mé úvahy uvědomil, tkví ovšem v tom, že řeka je lineární prvek, což o městě tvrdit nemůžeme.

Řeka je dále také živel, ke kterému bychom se tak měli chovat. Mimo města řekám nevěnujeme tak velkou pozornost a spíše je ignorujeme. Naopak žádoucí a zároveň obávaný dravec je řeka ve městě, kde se ji snažíme všemožně regulovat a podmaňovat její přirozenost. Místo toho abychom jí věnovali péči a pozornost do chvíle než projde branou do města, tak raději ve městech stavíme protipovodňové bariéry, odkláníme se od řeky zády a zabíráme její životní prostor. Rádi bychom k ní, ale z nepochopení věci se jí bojíme. Toto nepochopení buď vzniká krátkou pamětí, kdy zastavujeme místa, která v dlouhodobém horizontu patří řece, ale momentálně je nevyužívá (mokřady, nivní louky), nebo naší poživačností. Řeka není stoka a my bychom se k ní neměli tak chovat. Je to živel, kterého bychom si měli vážit. Nejen proto, že je to právě voda, která je ve všem živém, ale také pro její schopnost ozvláštnit prostředí, jímž protéká. Voda s sebou přináší spoustu vjemů do leckdy monotónního prostředí.

Pokud o řece budeme opět uvažovat jako o živlu, uvědomíme si, že proud řeky je nemožné absolutně zastavit. Přehradíme-li řeku, vzdorují zdi přehrady ohromnému tlaku a stejně ji musíme odpouštět. Chceme-li z nějakého místa odstranit vodní tok, musíme jej odklonit a přesměrovat proud do jiného místa. Na první pohled se zdá, že budovat bariéry ve městě je naopak velice snadné. Jako příklad lze uvést opevnění měst, pražskou magistrálu, protihlukové stěny nebo berlínskou zeď. Záměry, se kterými byly a jsou tyto a podobné stavby budovány, jsou sice zcela odlišné, ale všechny jsou v jistém čase vnímány jako výrazná bariéra. Toto ovšem nemůže být závěr naší úvahy, aniž bychom nevzali podrobněji v potaz hledisko času. Člověk přirozeně jevy kolem sebe vnímá nejsilněji v časovém úseku vlastní generace, a tak se nelze divit tomu, že se v určitou chvíli musela 28 let trvající existence berlínské zdi (srpen 1961 – listopad 1989) jevit jako nepřekonatelná a věčná bariéra. Pokud odmyslíme politické a sociální pozadí rozděleného Německa, i z hlediska struktury města bylo všem na první pohled zřejmé, jak absurdní je vybudovat takovou bariéru (zpřetrhaná dopravní síť, zazděná okna v hraničních domech apod.). I to mohlo ve východních Němcích posilovat touhu uprchnout z východního Berlína a snahu změnit politický systém. Tyto snahy zdánlivě nepropustnou bariéru nahlodávaly, až nakonec došlo k jejímu protržení – pádu berlínské zdi. Stejně tak můžeme vidět i relativitu v čase u dalších zmíněných příkladů. Středověké nebo novověké opevnění muselo být v průmyslově se rozvíjejícím a expandujícím městě vnímáno jako bariéra, což nakonec vedlo k tomu, že se přikročilo k jeho bourání. V současné době si magistrálu uvědomujeme jako bariéru, ovšem už nyní existují konkrétní projekty na její polidštění a jistou naději, že v budoucnosti se nebudou stavět a zmizí stávající protihlukové stěny, představuje posun v technologiích výroby nehlučných „asfaltových“ povrchů nebo vkládání „gumových“ výztuh pod pražce železnice. Dalo by se tak říci, že si město – stejně jako řeka – vždy nakonec najde svoji přirozenou cestu, jen mu to z našeho pohledu může trvat déle.



Hlavní pozitiva řeky

- Má obrovskou schopnost ozvláštnit prostředí.
- Řeka je nositelkou neustálého života a dějů.
- Zlepšuje klima ve městě. Přispívá k cirkulaci vzduchu. V okolí řeky dochází k menším výkyvům teplot.
- Řeka je jasný orientační prvek. Vždy víme, kterým směrem teče.

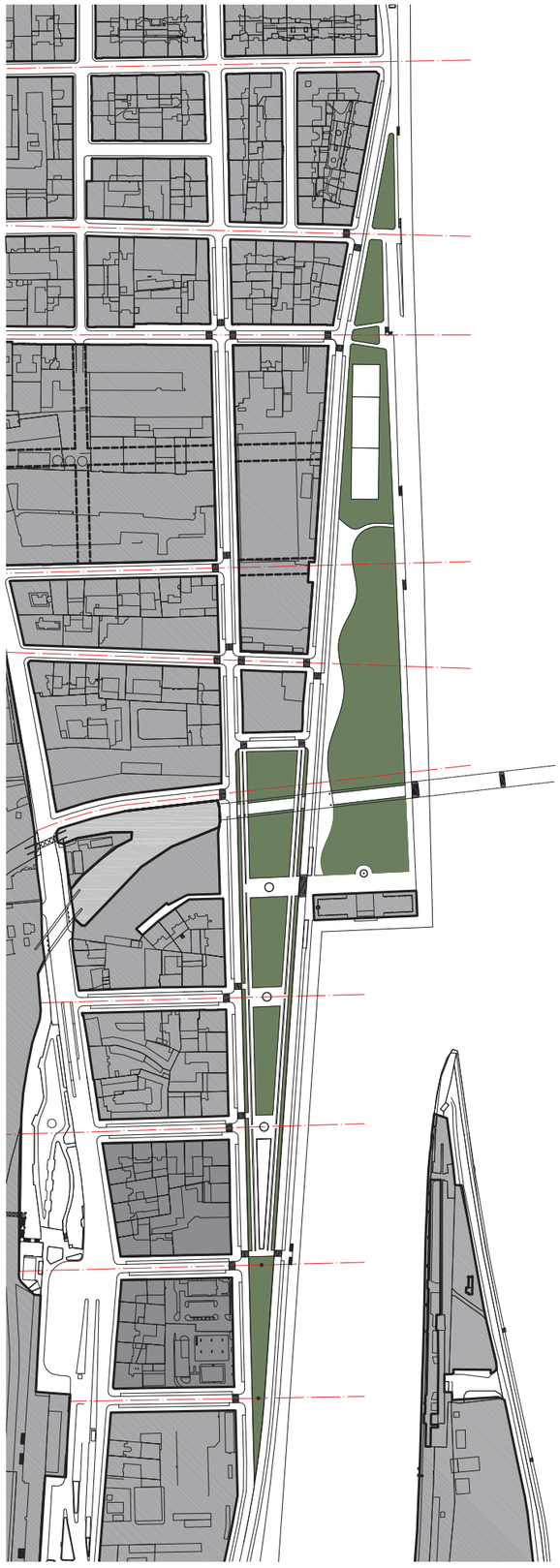
Problémy řeky

- Řeku doprovází neustálý strach z povodní. Nejde příliš o samotné povodně, ale spíš o to, že nevíme, kdy přijdou a jak velké budou. Je totiž možné, že příští povodně v Praze nebudou 500letou, ale 1000letou vodou a vše, co jsme budovali proti povodni, bude zbytečné.
- Dalším problémem nebo spíš nepříjemností je nestálá hladina řeky i v době mimo povodně.
- Ať chceme nebo ne, tak řeka je přirozenou bariérou ve městě.
- K řece se mnozí nechovají správně (vypouštění odpadů). Já vidím jako hlavní důvod tohoto chování fakt, že vše, co do řeky vypustíme, proud odnese pryč a už nevidíme následky tohoto chování.

Hranice, kde řeka mění svůj charakter

Při rozdělení jsem se snažil zachytit charakter řeky především bezprostředně u břehů. Pro zjednodušení jsem si stanovil čtyři charaktery (město, ne-město, přírodní charakter, a přírodě blízký charakter). Samozřejmě si uvědomuji, že každé místo je jiné, ale i přesto jsem se je snažil zařadit do jedné z kategorií. Jsem si dále vědom toho, že tyto pojmy může každý chápat jinak, tak bych rád trochu přiblížil, jak je chápu já.

Město - prostředí městského typu, kde je člověku jasné, že je ve městě a tudíž i ví, jak se zde má chovat. To samé platí o **Přírodním charakteru**. Nemáme pochyb, že jsme v přírodě. **Přírodě blízký charakter** je v podstatě také přírodním prostředím, kde ovšem zásahy člověka přebírají dominantní roli. **Ne-město** je pro mě místo, kde lidé moc nevědí, jak se chovat. Není zde žádná dominantní hodnota, ke které se vztahovat, a tak zde většinou převládají prvky, které jsou takzvaně potřeba jako například doprava, čistička odpadních vod atd.



Urbanismus

Řešená lokalita se nachází v městské části Praha 5 – Smíchov v okolí železničního mostu. Ze severní strany je vymezena ulicí Vltavská, z východu řekou Vltavou a ze západní strany ulicí Strakonická. Oblast dnes protíná významný dopravní tah vedoucí jak do centra, tak v opačném směru. Cílem mé práce bylo zlidštit okolí této dopravní tepny a proměnit jej v důstojný vjezd do města. Předmětem mého zájmu se stalo také dotvoření nábřeží a zpřístupnění kotviště, které je za současného stavu vnímáno spíše jako bariéra. Z mých předchozích úvah na téma „Město a řeka“ a „Vltava v Praze“ vyplývá, že oblast u železničního mostu je určitým předělem mezi „městem“ a „ne-městem“. Železniční most s přiléhajícím valem tvoří pomyslnou bránu do města. Tento fakt je umocňován i na druhé straně řeky dominantou Vyšehradu. Pomyslný vjezd do města tak nevnímáme jen při jízdě po silnici, ale i při plavbě po řece. Nejvýznamnějšími sousedy řešené lokality je již zmíněný Vyšehrad, vlakové nádraží Praha-Smíchov, ulice Strakonická, ostrov Císařská louka a především řeka Vltava a její břehy.

Doprava

Se záměrem zklidnění dopravy jsem se ve svém návrhu rozhodl rozdělit ulici Strakonickou na dva jednosměrné pruhy co nejdříve při vjezdu do města. Toto dělení se již objevuje v oblasti severně za železničním mostem. Toto řešení umožňuje výrazně zúžit komunikaci, resp. mezi jednotlivé jízdní směry vložit parkový pás. Pro chodce tak tato komunikace přestává být výraznou bariérou.

Park

Záměr vybudovat na tomto místě park reaguje na protilehlý ostrov Císařská louka a zároveň představuje přechod mezi „městem“ a „ne-městem“. Pro „ne-město“ by měl být tento park impulzem pro další rozvoj. Park je také jakýmsi předvojem pro plánovanou zástavbu na smíchovském nádraží. Navržený park je rozdělen na dvě části ve tvaru trojúhelníků. Každé jeho části byl dán odlišný charakter.

Jihozápadní část je přísná, geometrická a reaguje na změnu dopravního systému a také na osy ulic kolmých k ulici Strakonická. Hlavní úskalí této části parku je patrné na první pohled – jedná se o cíp sevřený mezi dvěma rušnými ulicemi. Od komunikace je klidová část parku oddělena platanovým stromořadím a nízkým živým plotem, což zajišťuje vnitřní pohodu parku. Stromořadí je důležité i pro řidiče, kterým udává určitý rytmus jízdy a podvědomě je zpomaluje. Na druhé straně vozovky tento rytmus tvoří podélně zaparkované vozy.

Druhá část parku navazuje na stávající park. Cílem bylo vytvořit park s přírodním charakterem, který má uprostřed pobytovou louku s jedinečným výhledem na řeku a nad ní se tyčící Vyšehrad. V této části parku se nám jasně vytyčené stromořadí rozpadá a tvoří spíše shluky stromů. Pobytová louka je od komunikace oddělena stromy a mlatovou plochou. Mlatová plocha tvoří přechod mezi dlažbou chodníků a travnatou plochou. Na severu tohoto parku jsou zachována hřiště pro všechny věkové kategorie.

Náplavka

Důležitým prvkem celého návrhu je dobudování části náplavky jako veřejného prostoru s různými možnostmi vyžití. Dojde tím ke zvýšení kapacity přístavu a náplavka vytvoří plnohodnotnou protiváhu ostrovu Císařská louka, kterému zůstane zachována jeho nesporná výjimečnost v tomto prostoru.

Most

Stávající železniční most končí s hranicí řeky. Železnice dál pokračuje po valu až do smíchovského nádraží. Toto řešení tvoří bariéru jak vizuální, tak při průchodu územím. V návrhu je val odstraněn a na jeho místě jsou zbudovány další dva oblouky podle předlohy stávajícího mostu.

Městské lázně

Městské lázně animují život v celém parku. Stávají se místem odpočinku a relaxace, což jsou i hlavní způsoby využití parku. Poloha lázní je zvolena tak, že tvoří jak čelo parku, tak i přístavu a jasně obě jednotky vymezuje. Poloha je výjimečná svými výhledy, zajímavý je i pohled na budovu samotnou.

Objekt lázní se dělí na 3 části: východní, střední a západní. Západní část je svou povahou živější a rušnější. V 1. NP se nachází hlavní vstup do lázní a šatny. 2. NP je věnováno „vodnímu světu“, který obsahuje 25 m dlouhý bazén, vířivky a jednu saunu. Východní část objektu je klidová, společenská. Do 1. NP je umístěna restaurace, která má vlastní provozní zázemí a funguje nezávisle na provozu lázní. V 2. NP je „saunový svět“ se šesti saunami různé velikosti, dvěma ochlazovacími bazény a odpočívárnou, která je přes dvě podlaží. Ve 3. NP se vedle odpočívárny nachází také zázemí pro zaměstnance a sklady. Střední část objektu slouží v úrovni 1. NP jako průchod mezi dvěma „světy“ – parkem a přístavem. V 2. NP budou návštěvníkům k dispozici masáže a občerstvovací kouty. 3.NP se svým bazénem umožňuje venkovní koupání. Mezi patry 1. NP a 2. NP se nachází hlavní technologické mezipatro. V 1. PP jsou umístěny garáže s kapacitou 111 parkovacích míst a 4 místy pro osoby se sníženou schopností pohybu.

Při řešení dispozic a následné fasády bylo dbáno na využití potenciálu místa. Návrh se tak snaží návštěvníkovi nabídnout co možná nejvíce jedinečných výhledů. Na druhou stranu bylo nutné zachovat budově patřičnou intimitu. Toto bylo nejtěžší v prostorách, kde se člověk pohybuje nahý – v prostorách šaten a „saunového světa“. Šatny jsou řešené jako společné s převlékacími kabinami směrem k fasádám. Skříňky se nacházejí uvnitř dispozice. Převlékací kabiny jsou nižší než světlá výška místnosti, a tak je v prostoru skříněk zajištěno přirozené světlo. Celkový počet skříněk je 231. „Saunový svět“ je navržen tak, aby z každé sauny bylo vidět ven, ale aby nebylo vidět dovnitř (což je v těchto prostorách nežádoucí). V saunách bude nižší intenzita světla dále je pak mezi saunami a fasádou umístěn pruh ochlazovacího bazénu.

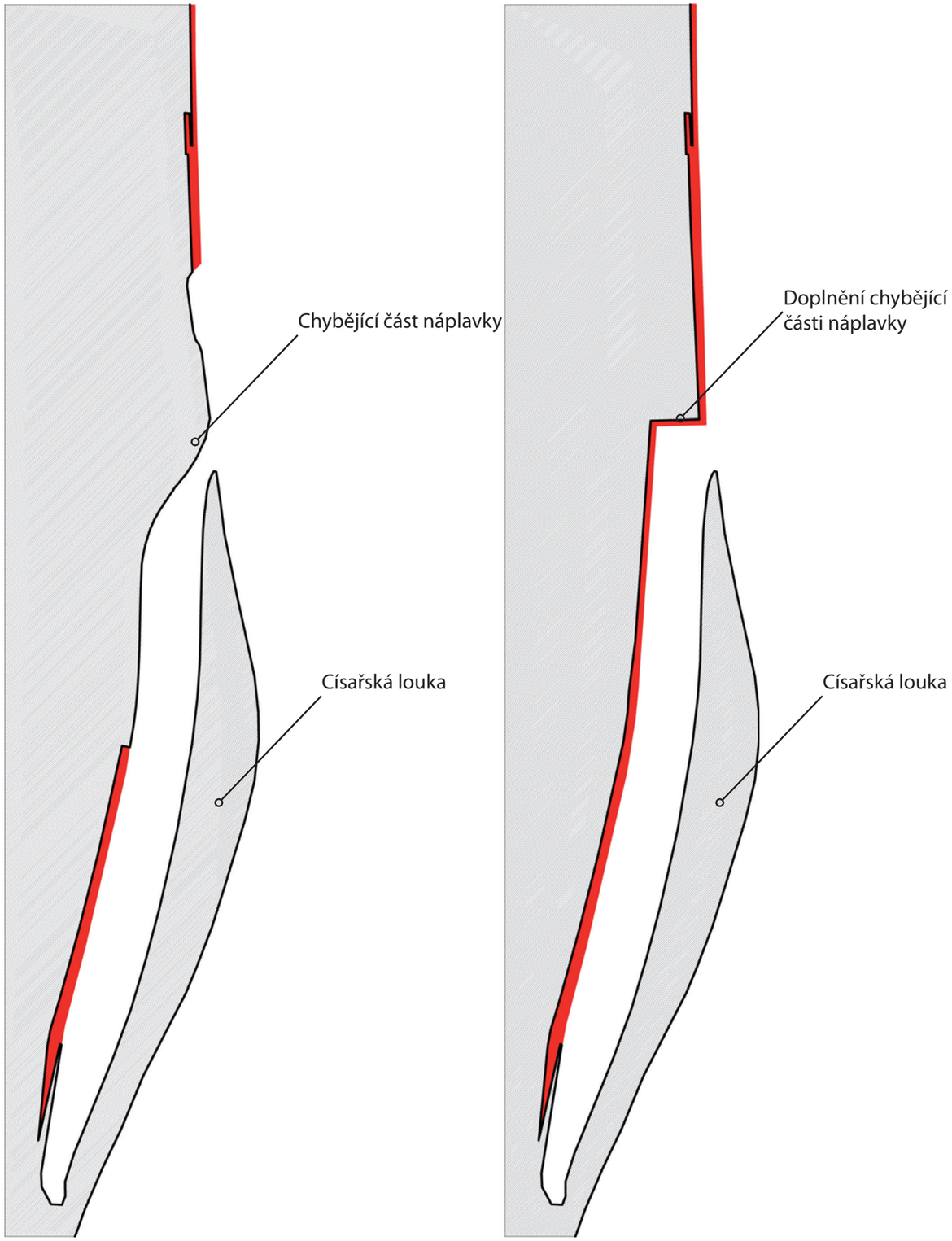
Bezbariérové používání náplavky a přístup do budovy je umožněn díky nájezdové rampě vedoucí do 1. PP. Po této rampě se osoba se sníženou schopností pohybu dostane do prostoru garáží, kde se nachází výtah, kterým je možné vyjet do úrovně 1. NP.

ORTOFOTO MAPA

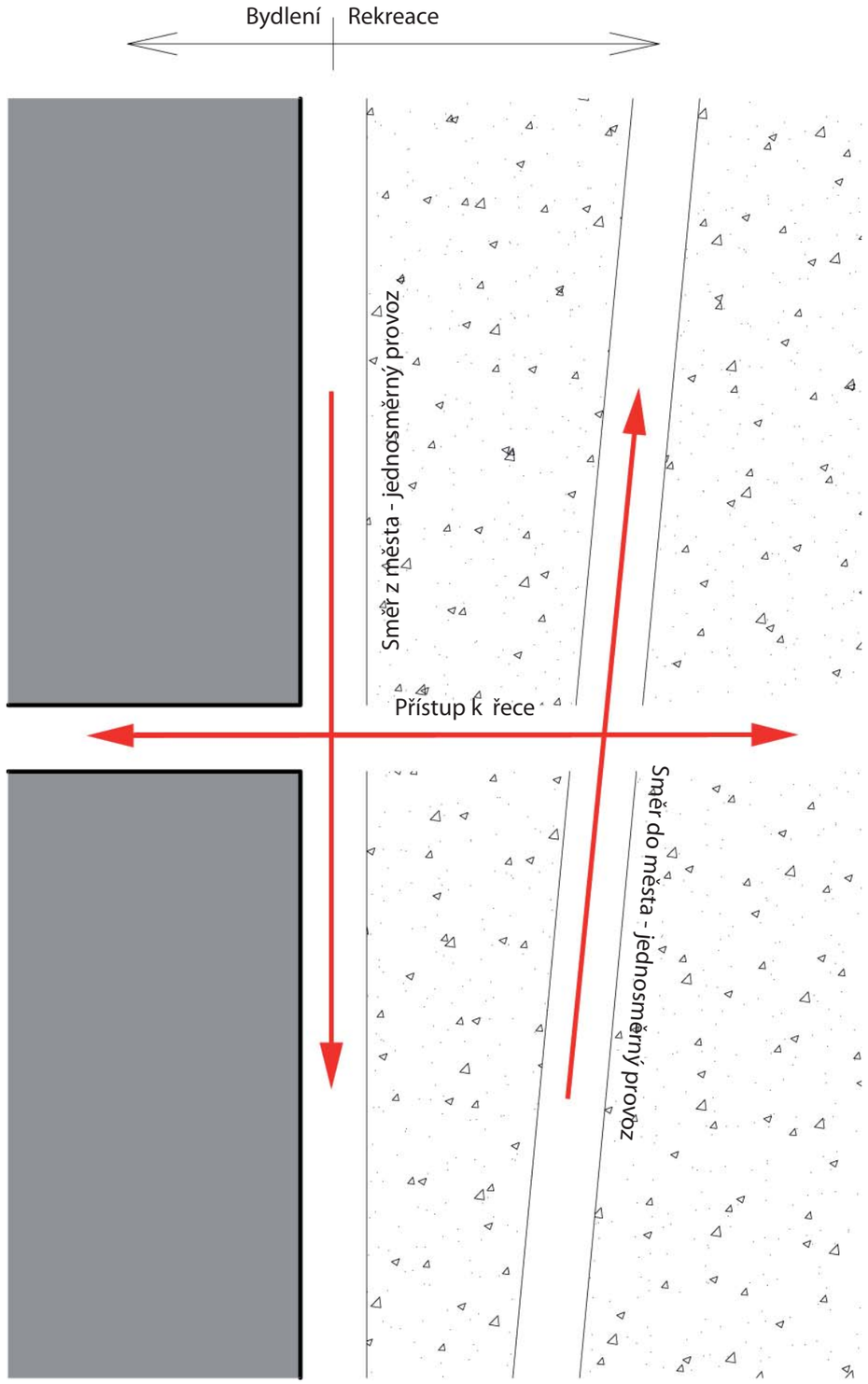
současný stav

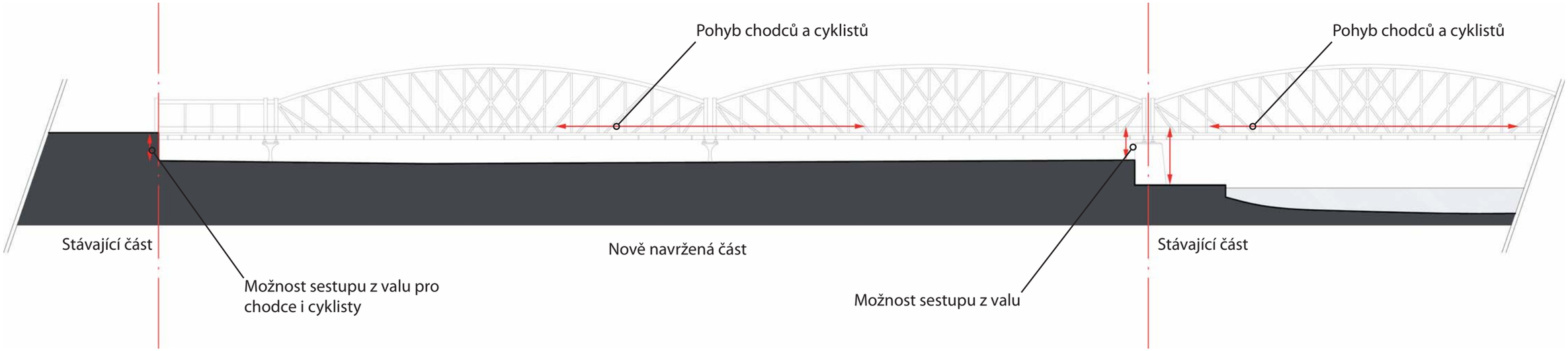
M 1:5000 0 25 125 250 500 750

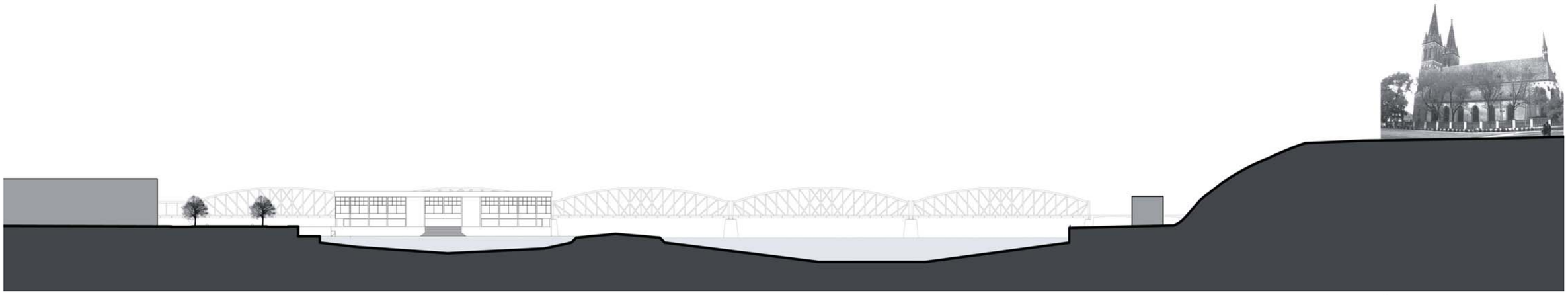
NOVĚ NAVRŽENÝ PARK V RÁMCI PRAHY



PROMĚNA ŘÍČNÍ NAVIGACE, ZÁKLADNÍ DOPRAVNÍ SCHÉMA







Řez celým řečištěm VItavy

SITUACE

návrh

M 1:5000 0 25 125 250 500 750

Zlatý Anděl

Smíchovské nádraží

Městské lázně

Císařská louka

Vltava

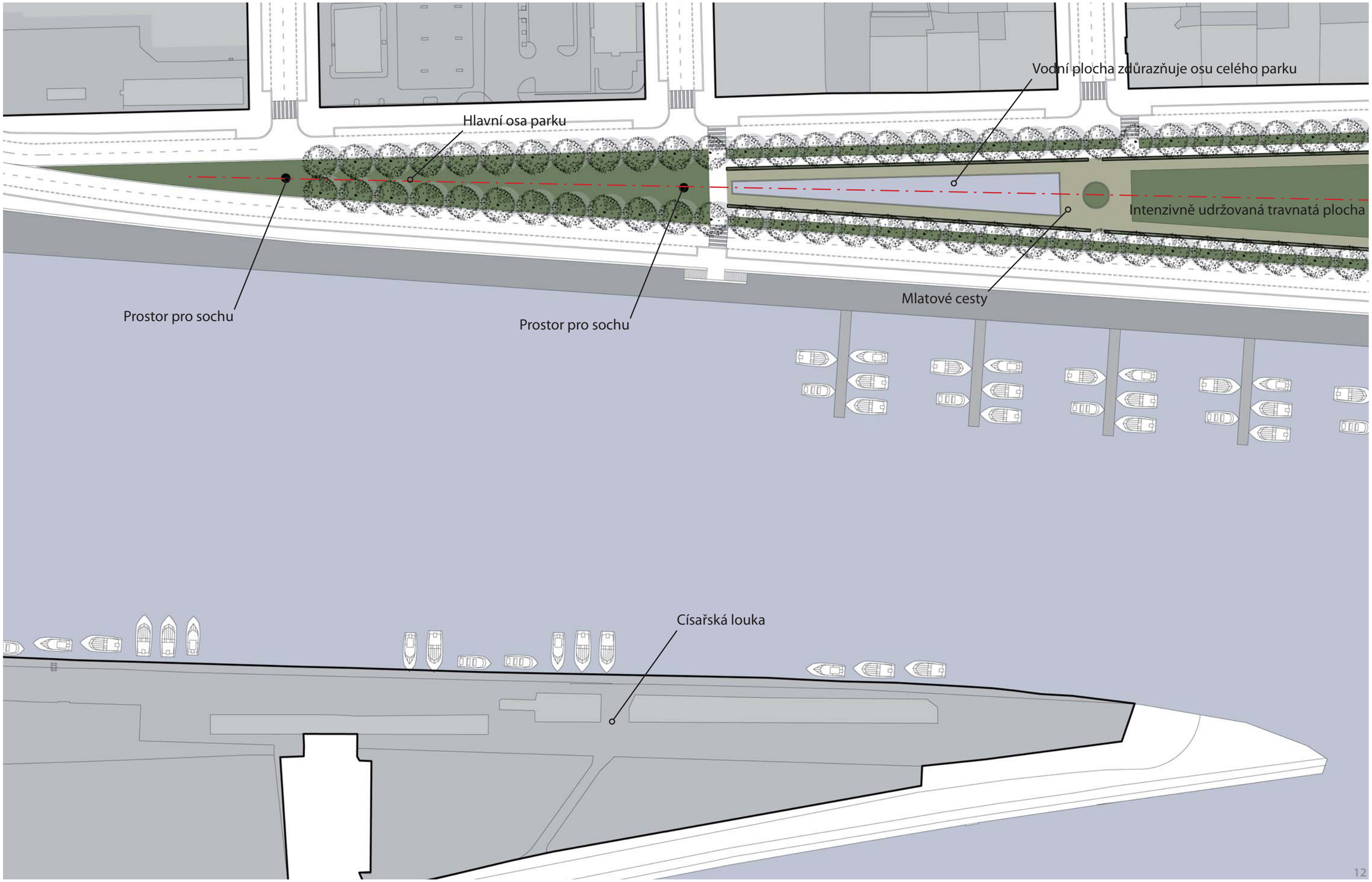
Tančící dům

Vyšehrad

SITUACE

návrh

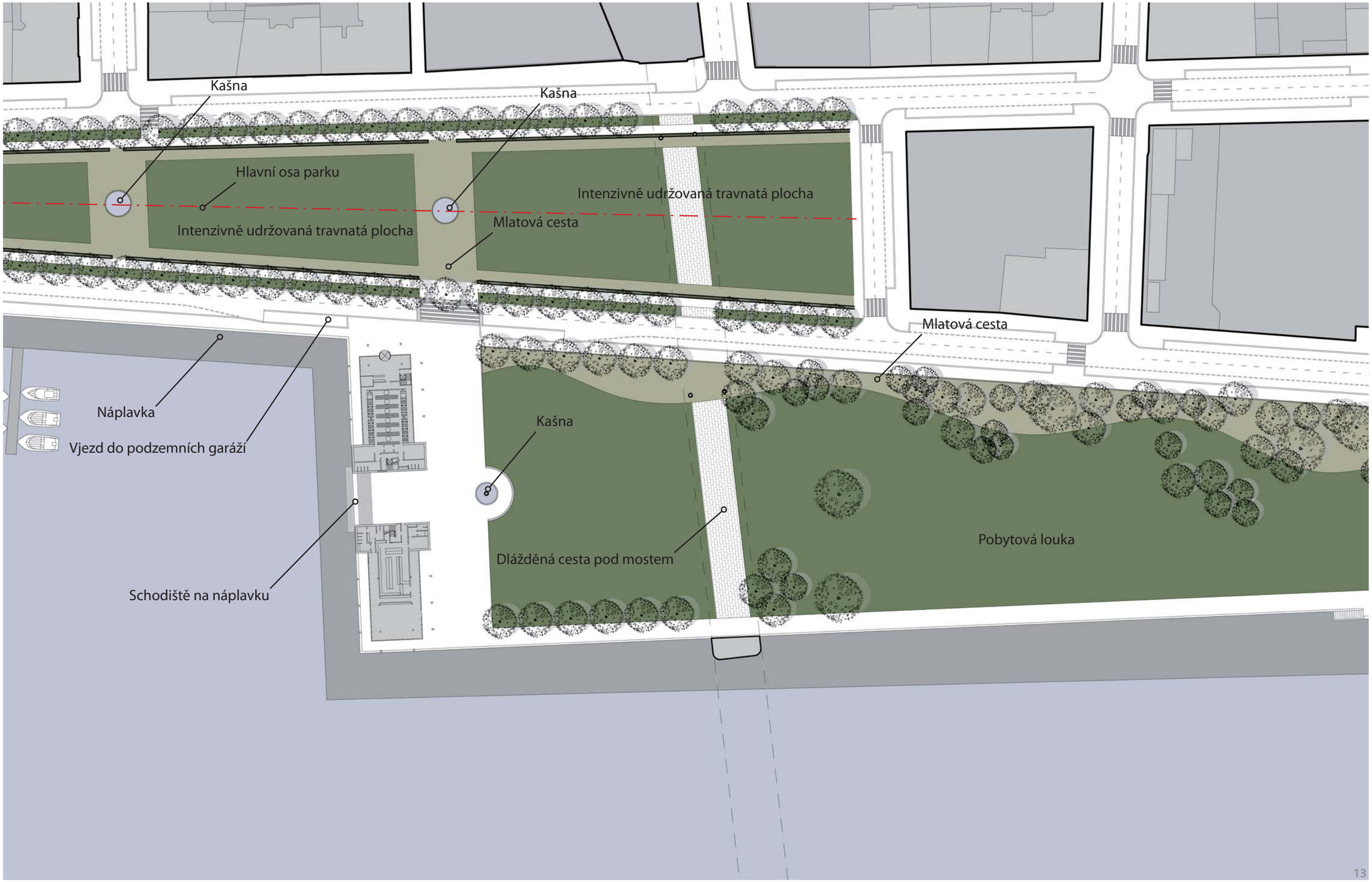
M 1:1000 0 5 25 50 100 250m



SITUACE

návrh

M 1:1000 0 5 25 50 100 250m



SITUACE

návrh

M 1:1000 0 5 25 50 100 250m

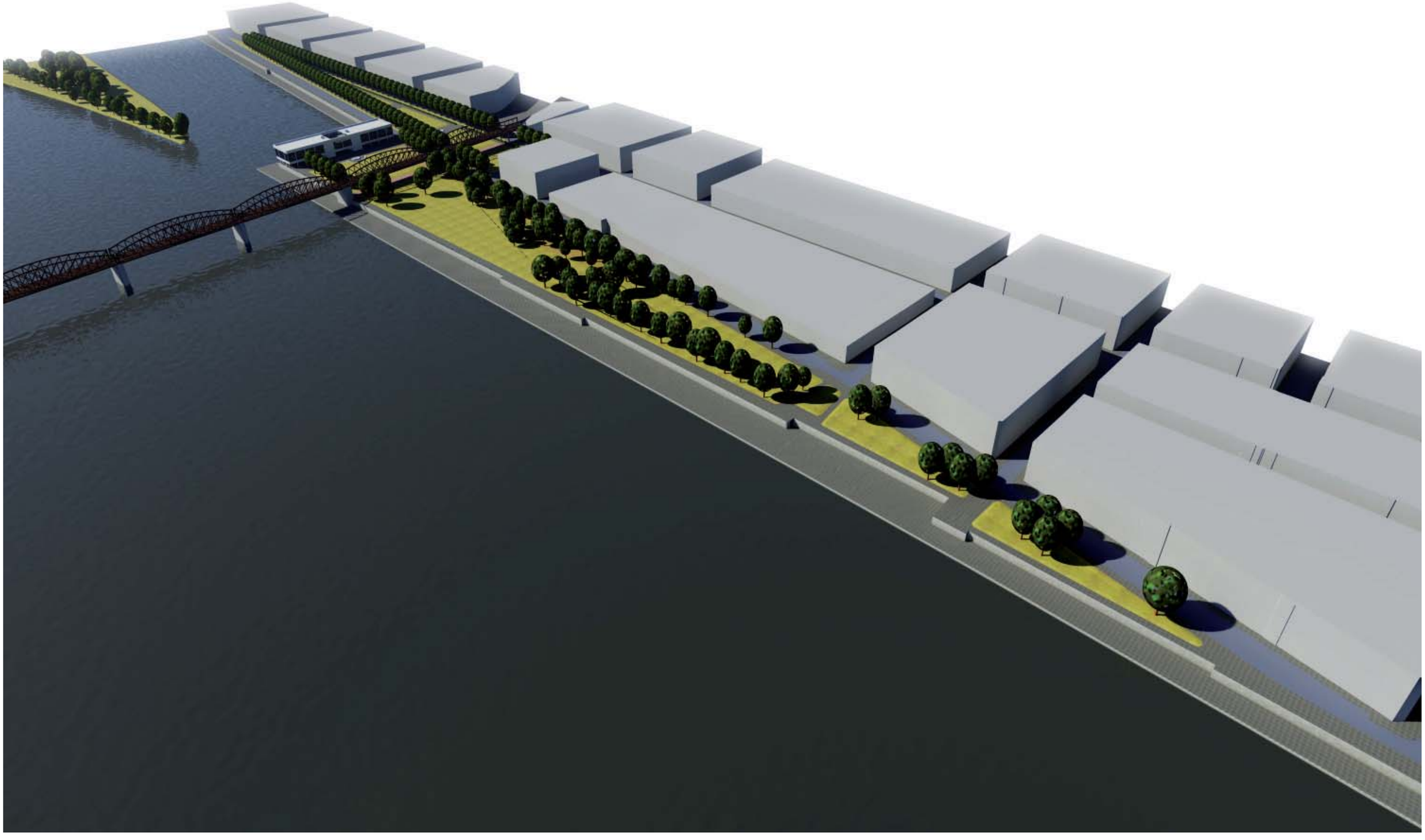
Sportovní víceúčelové hřiště

Dětské hřiště

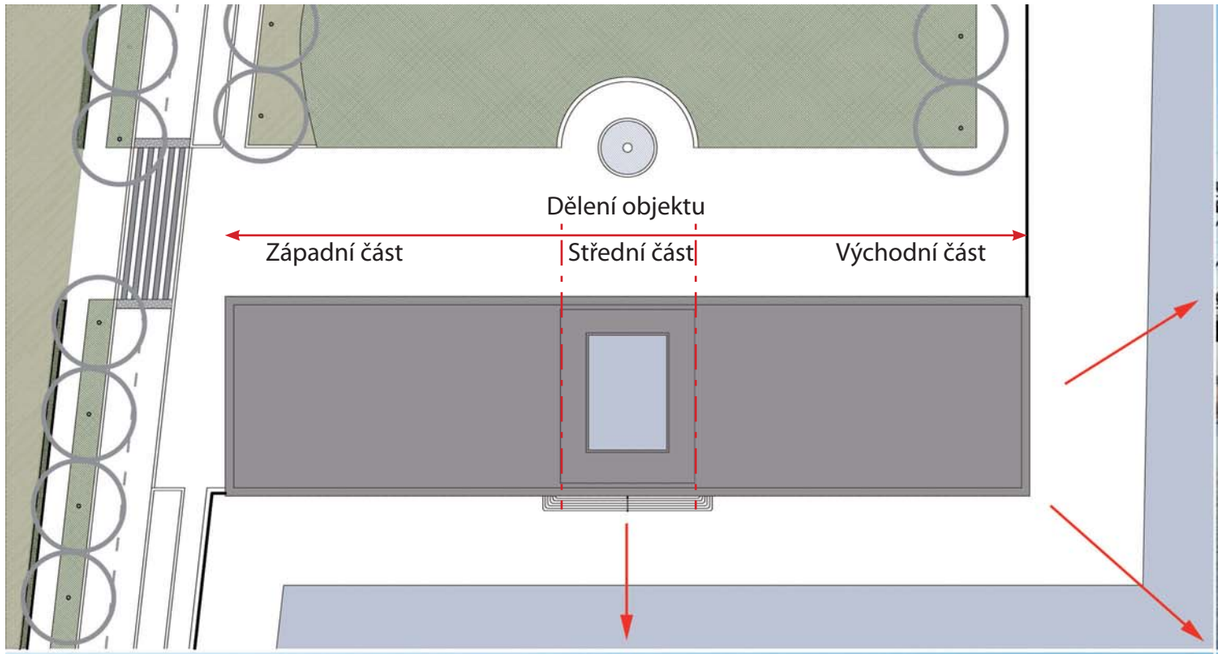
Skatepark

Původní část parku

Vjezd na náplavku

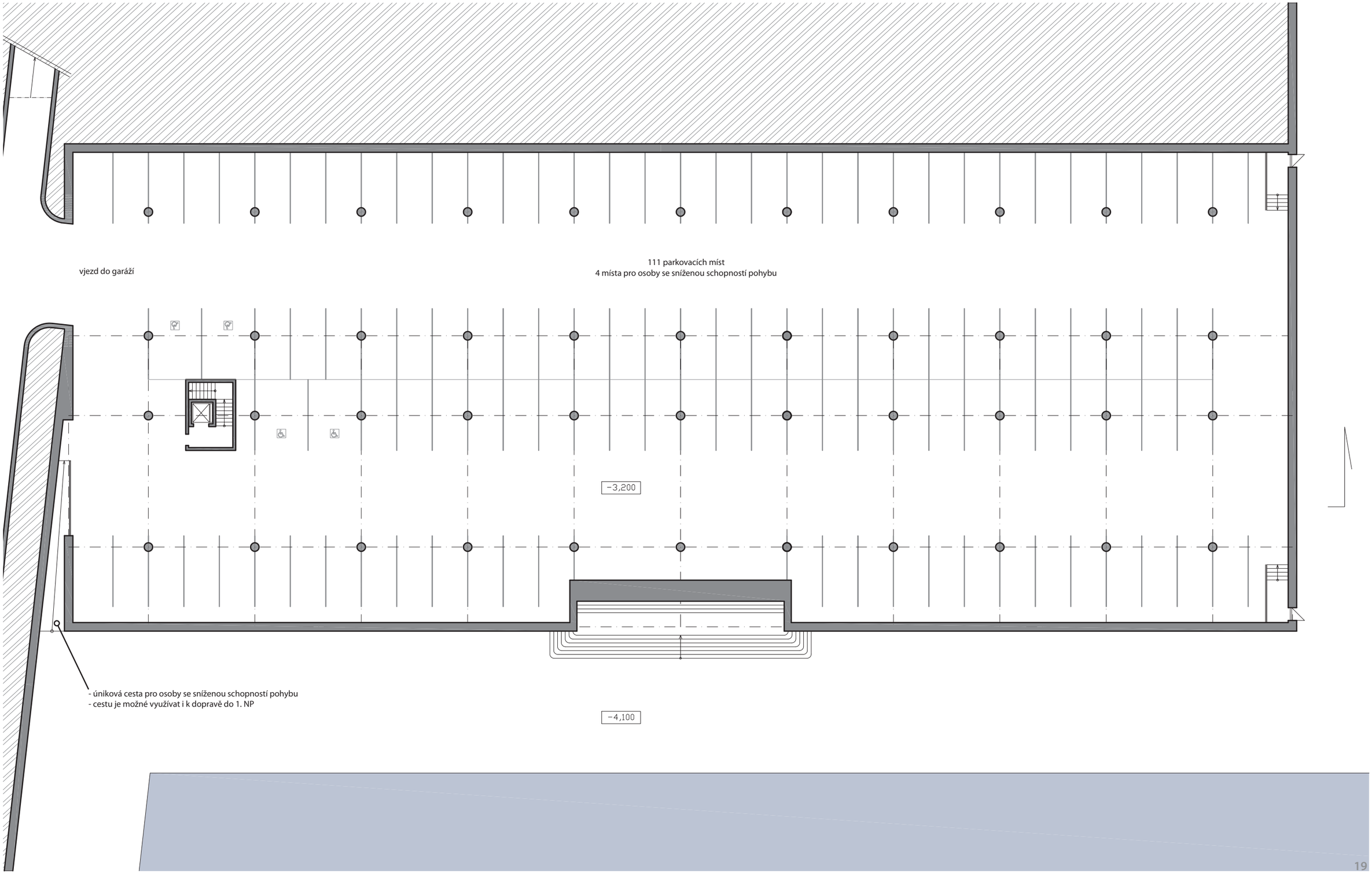


VÝHLEDY Z MĚSTSKÝCH LÁZNÍ



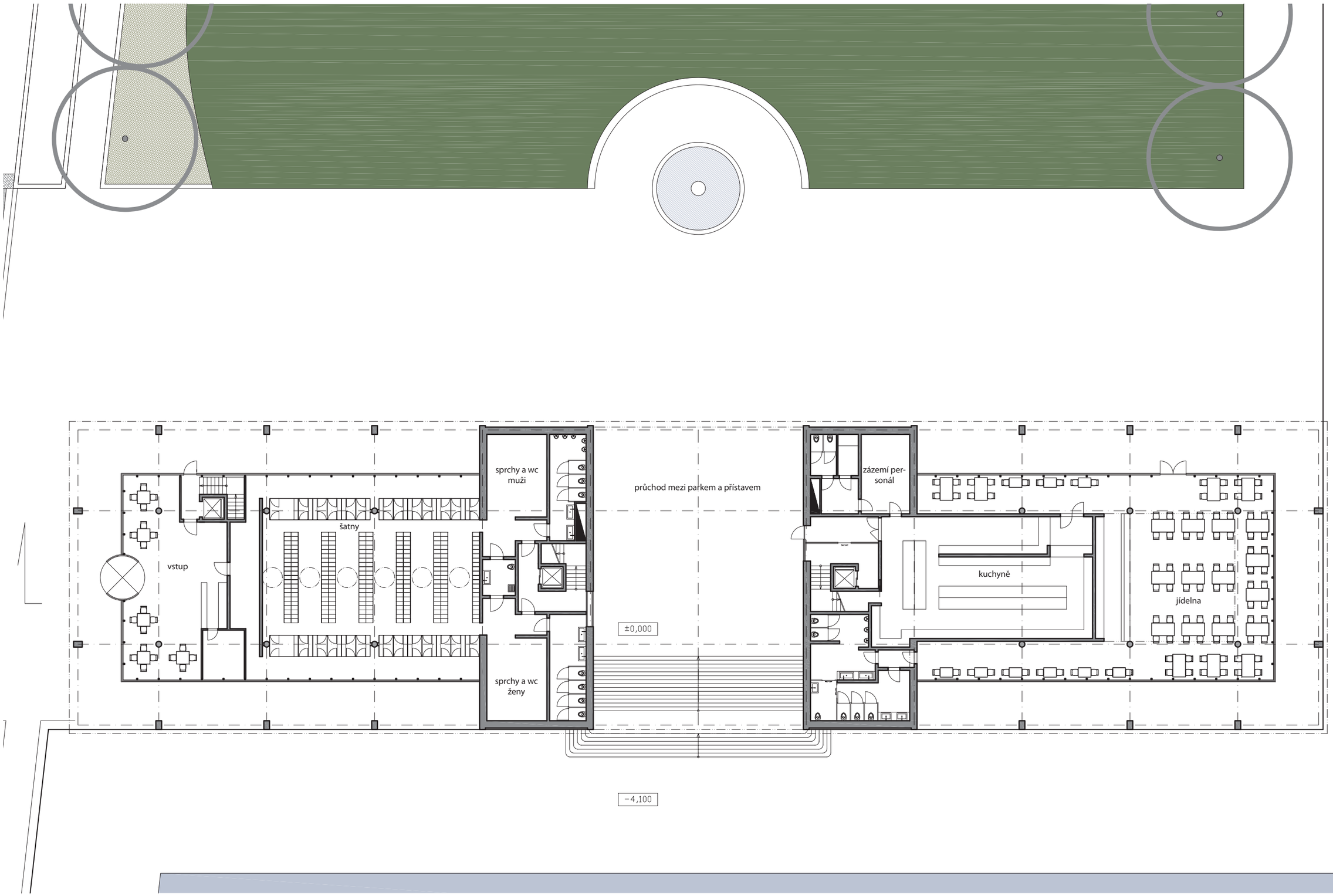
PODZEMNÍ GARÁŽE

M 1:250 0 1 5 10 20 50m



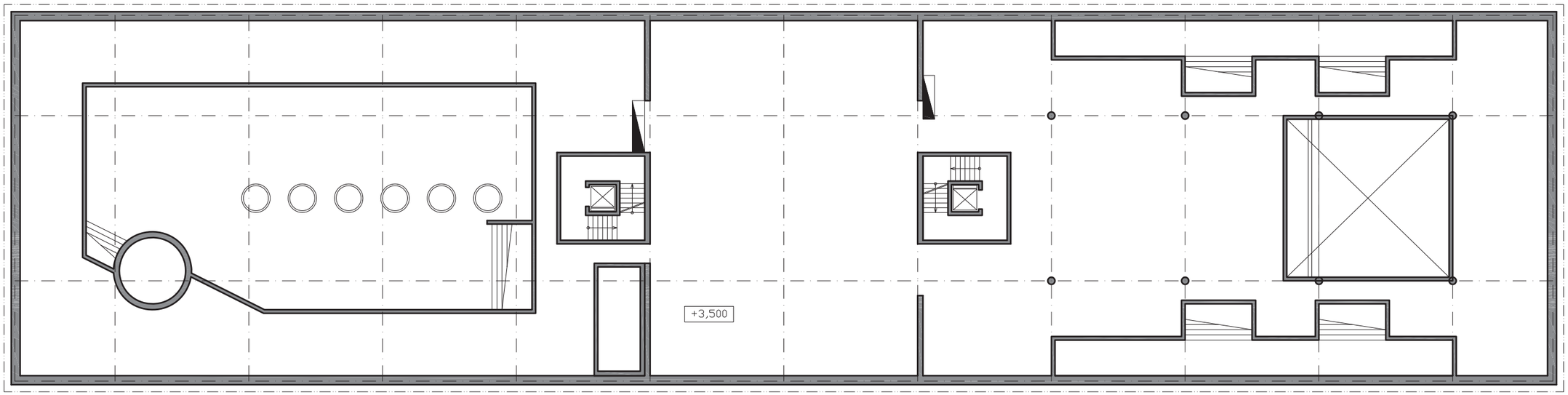
1. NADZEMNÍ PODLAŽÍ

M 1:250 0 1 5 10 20 50m

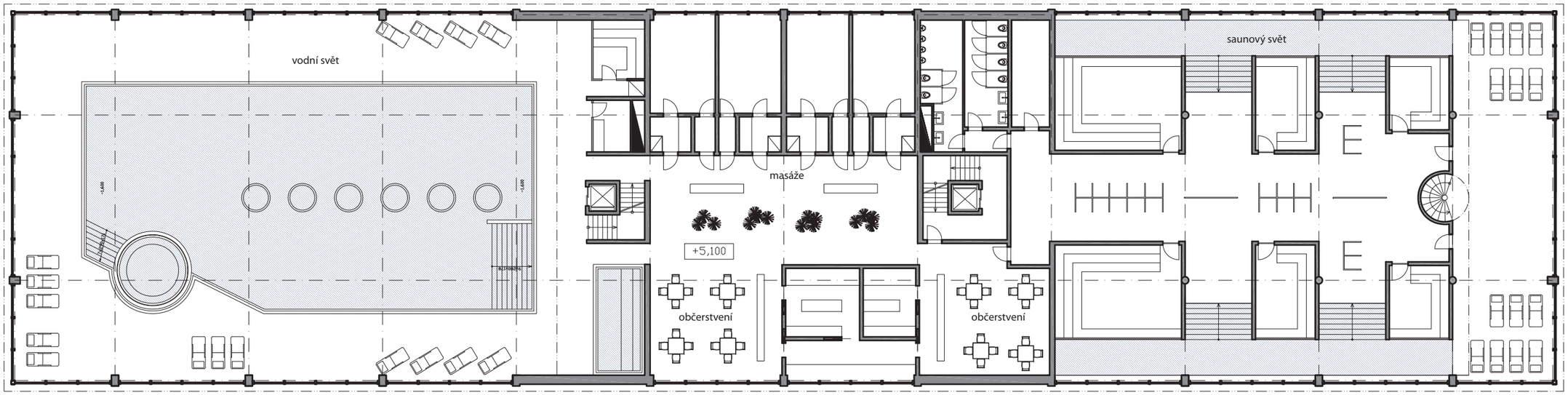


M 1:250 0 1 5 10 20 50m

TECHNOLOGICKÉ MEZIPATRO

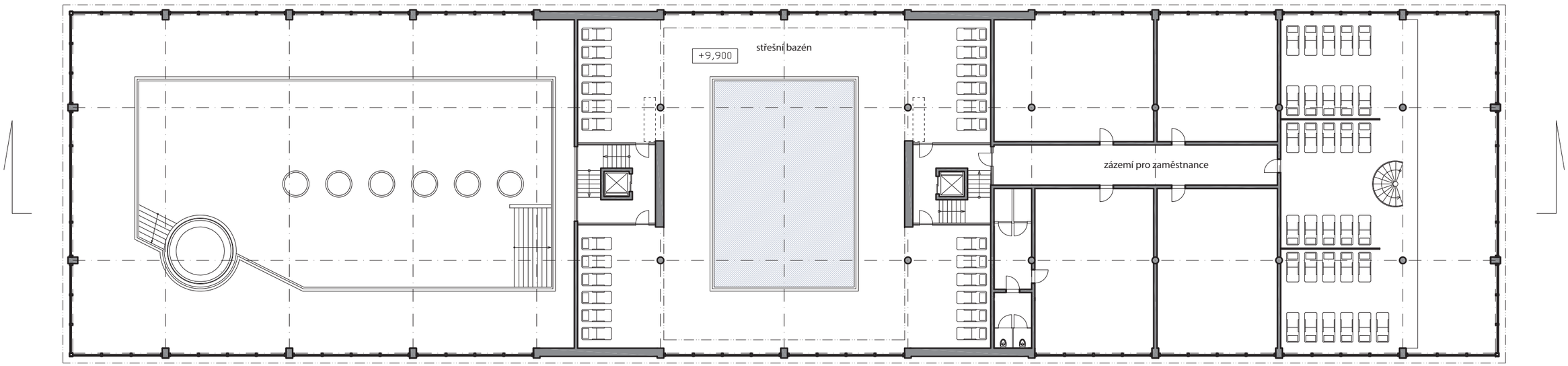


2. NADZEMNÍ PODLAŽÍ

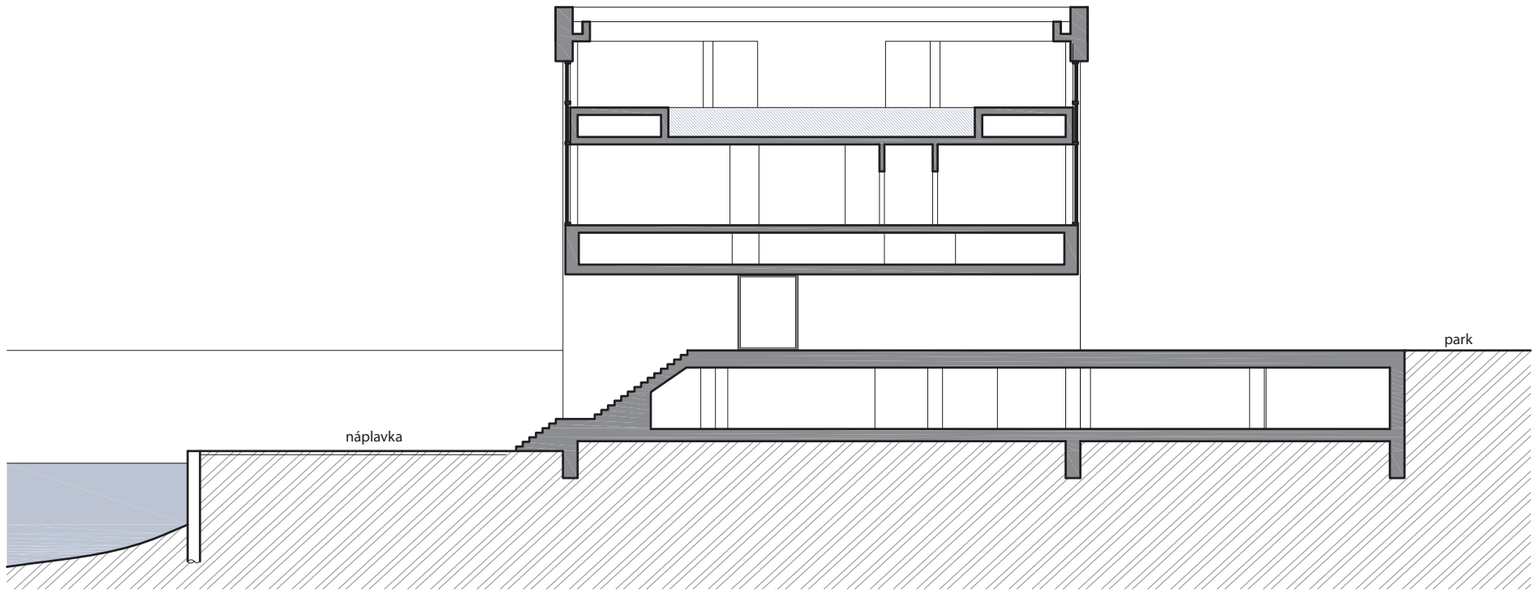


3. NADZEMNÍ PODLAŽÍ

M 1:250 0 1 5 10 20 50m

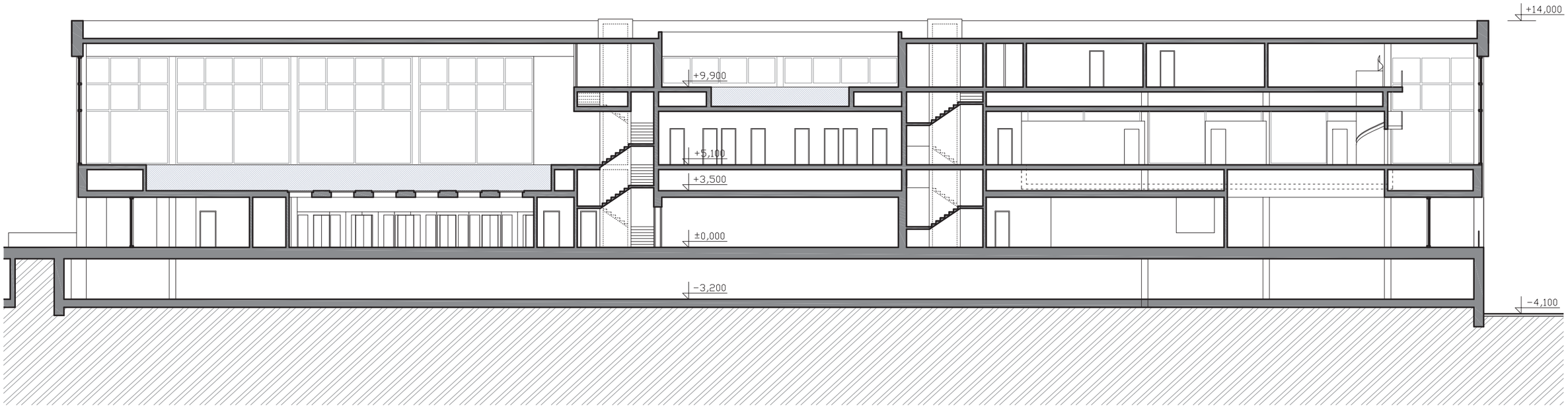


PŘÍČNÝ ŘEZ

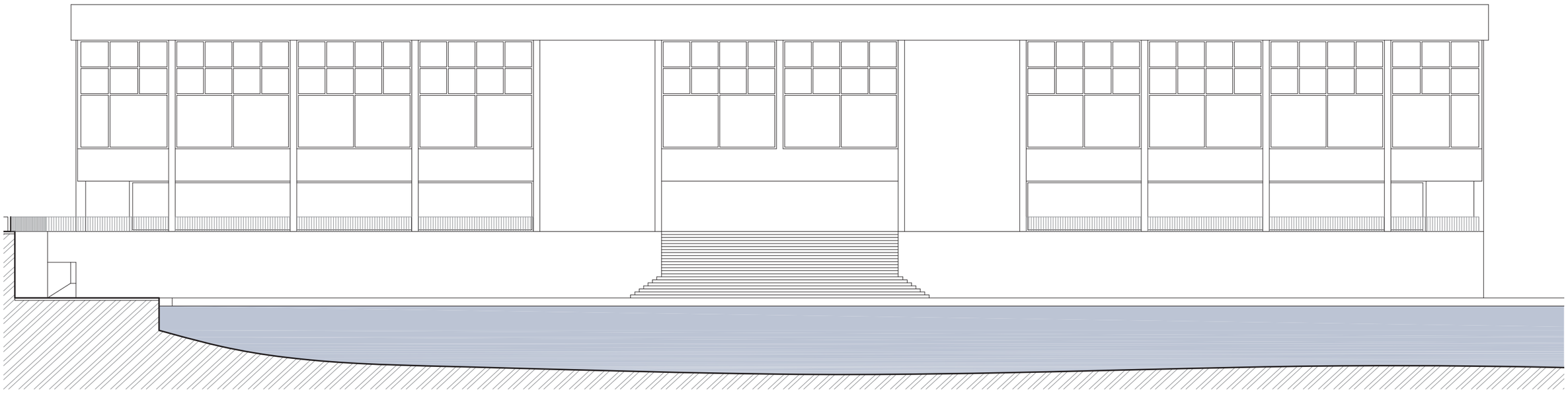


M 1:250 0 1 5 10 20 50m

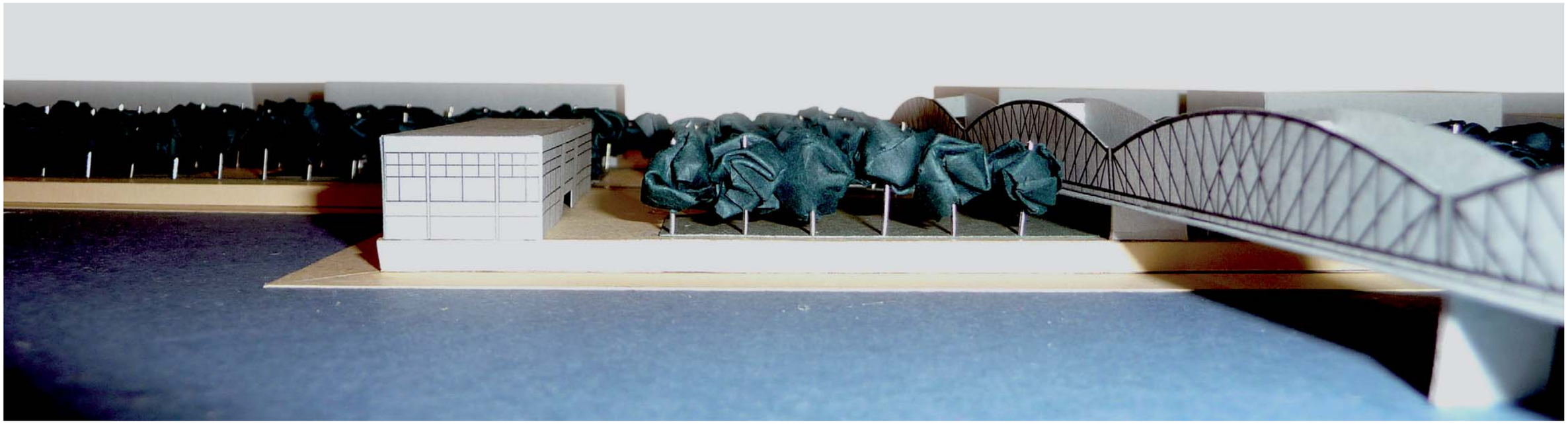
PODÉLNÝ ŘEZ

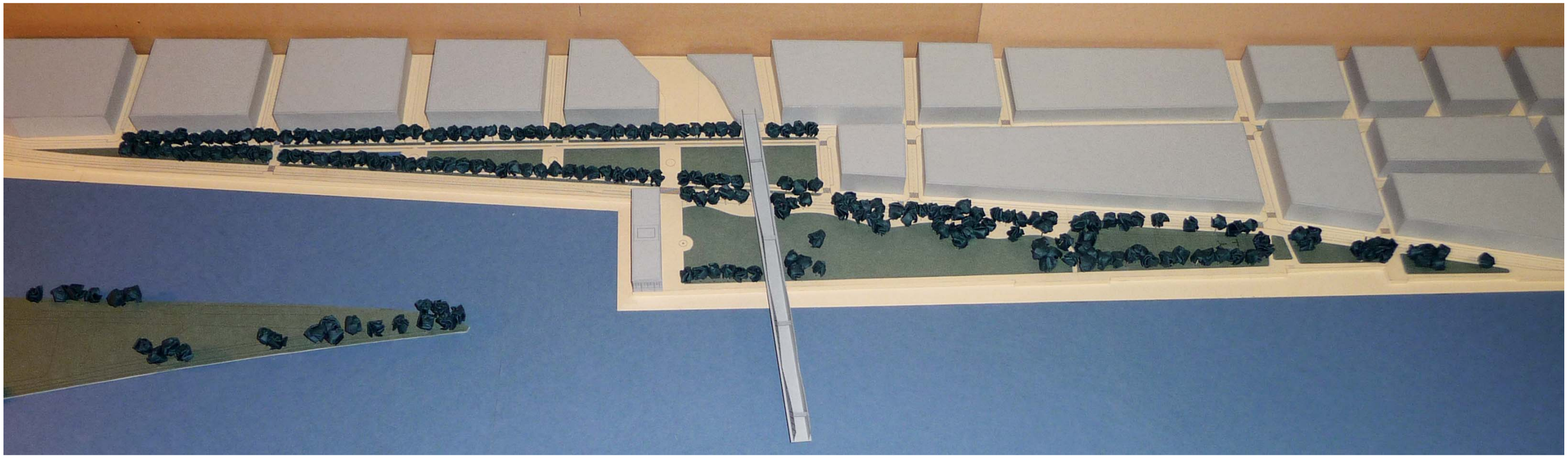


POHLED Z PŘÍSTAVU



FOTODOKUMENTACE MODELU





POUŽITÉ ZDROJE

Mapy.cz [online]. c2011 [cit. 2011-10-15]. Dostupné z < http://www.mapy.cz/#x=14.411639&y=50.066012&z=17&l=15>.

Útvar rozvoje hlavního města Prahy. Mapové produkty URM. Praha, 2011 [cit. 2011-04-20]. Dostupné v e-shopu z < http://eshop.urm.cz/default.aspx>.

ŠKRÁBA, A. Město a řeka. Praha. Seminární práce na Českém vysokém učení technickém. Předmět Vývoj zahradního umění. Vedoucí semináře Ing. Radmila Fingerová, Ing. arch. Hana Špalková.

ŠKRÁBA, A. Vltava v Praze. Praha. Seminární práce na Českém vysokém učení technickém. Předmět Vývoj zahradního umění. Vedoucí semináře Ing. Radmila Fingerová, Ing. arch. Hana Špalková.

ANTONÍN ŠKRÁBA
antoninskraba@gmail.com
GPS: 50°9´57.569´´N, 14°3´12.796´´E
+420 724 103 734