

ARCHEOLOGICKÉ MUZEUM  
DIPLOMNÍ PROJEKT / ONDŘEJ BECHYNĚ

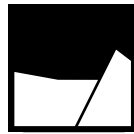


## konzultace

doc. Ing. arch. Zdeněk Rothbauer / vedoucí práce  
Ing. arch. Lukáš Soukup / odborný asistent

doc. Ing. arch. Václav Kuplík, Csc. / požární řešení  
doc. Ing. arch. Karel Lorenz, Csc. / statika  
Ing. Václav Malina / doprava  
Ing. Zuzana Vyoralová / technické zařízení

ARCHEOLOGICKÉ MUZEUM  
DIPLOMNÍ PROJEKT / ONDŘEJ BECHYNĚ



vedoucí práce / doc. Ing. arch. Zdeněk Rothbauer

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

letní semestr 2011 / 2012

01

obsah





## OBSAH

_zadání	04
_průvodní textová zpráva	06
_vymezení území	10
_ortofotomapa	12
_fotodokumentace	14
_analýzy	16
_historie	16
_územní plán	20
_severojižní magistrála	22
_plány, projekty	26
_funkční využití	28
_současný stav, vize	30
_program	32
_základní principy návrhu	34
_koncept	36
_proces	38
_projekt	40
_situace	42
_půdorysy	44
_řezy	60
_pohledy	66
_vizualizace	70
_zadání, prohlášení autora	76
_poděkování	77

Daniel Libeskind:

» *Budovy - na rozdíl od běžně rozšířené představy - nejsou neživé objekty. Žijí a dýchají a podobně jako člověk mají vnějšek a nitro, tělo a duši. Jak se tedy navrhuje budova, která umí zpívat? Budova, která vyjadřuje charakter, lidskost a krásu? Kde začít? «*

Kolejiště Hlavního nádraží je jedním z posledních větších nezastavěných území v samém centru Prahy. Konkrétně se jedná o území nad zhlavím vinohradských tunelů, které by měly být prodlouženy o 90m. Nově navržený objekt nad tunely může zabírat plochu až 6 tis. m<sup>2</sup>. 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 mezery v zástavbě je tedy velkým otazníkem. Má se propojit prostor Nového města nad Václavským náměstím s oblastí Vinohrad potažmo s oblastí Žižkova? V současné chvíli jsou Vinohrady doslova odříznuty od historického jádra. Čtvrť je oddělena nejen bariérou v podobě kolejových tratí spojujících Hlavní nádraží a vinohradské tunely, ale i třemi až čtyřmi proudy severojižní magistrály. Se zlepšením místních poměrů úzce souvisí řešení magistrály, která se stane tepnou města 21.století po její „humanizaci“ a po dokončení všech silničních okruhů Prahy.

*Jak se postavit k železnici, magistrále? Jakým způsobem překlenout kolejiště? Jaká by měla být volba funkčního využití? To jsou důležité otázky, na které je potřeba hledat odpovědi...*

průvodní textová zpráva



## 1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

stavba: Archeologické muzeum  
 místo stavby: Praha, městská část Vinohrady  
 nadmořská výška : 206 – 214 m.n.m.  
 vymezeno ulicemi : Legerova, Vinohradská, Španělská  
 zastavěná plocha: 5 620 m<sup>2</sup>

## 2. URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

### Území

Prostor určený k zástavbě je vymezen ulicemi Legerova, Vinohradská, Španělská. Úroveň kolejiště je položena o 6 až 14m pod úrovní uliční sítě. Význam území umocňují stavby v okolí: Národní muzeum, budova Federálního shromáždění, budova Českého rozhlasu, Státní opery. Umístění v samotném jádru Prahy zajišťuje vynikající dopravní obslužnost. V blízkosti je stanice metra a tramvajová zastávka Muzeum. Výborná je i pěší dostupnost, přibližně 2 minuty chůze z jednoho z hlavních pražských náměstí, Václavského náměstí.

Řešené území spadá do městské části Vinohrady, která je tvořena poměrně symetrickou sítí blokové zástavby. Přilehlé Nové město pražské tvoří bloková zástavba rostlejších tvarů. Nový objekt, umístěný na pomezí městských částí, lze přiřadit k pásu solitérních objektů obklopujících magistrálu. V místě nedaleké budovy Národního muzea byl až do poslední čtvrtiny 19.století průchod bastionovým opevněním – Koňská brána. Území vně hradeb – dříve Viničné hory, dnes Královské Vinohrady – mělo charakter volné krajiny se sady, zahradami, vinicemi a samostatnými usedlostmi. Po zrušení opevnění byla navržena silniční komunikace zvaná severojižní magistrála, která se stává součástí roštového dopravního systému Prahy a setrvává v něm i po změně roštového systému na radiálně-okružní jako součást tzv. vnitřního okruhu. Stavba často necitlivě zasáhla do stávající struktury zástavby. Vedle spousty negativ této dopravní trasy lze najít i jistá pozitiva. 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.

SJM: Severojižní magistrála je dopravní tepnou 21. století s vysokým potenciálem, kterého je potřeba využít. Nelze ji z města vyčlenit, je zde, je potřeba ji integrovat...

### Funkční využití

Navržený objekt bude jistě vysoce exponovanou stavbou jak ze strany Vinohradské třídy, tak i ze strany Hlavního nádraží. Z důvodu jedinečnosti nezastavěného území v centru Prahy by se mělo jednat o stavbu veřejně prospěšnou, neměla by sloužit pouze omezenému počtu osob. Objekt má své místo za budovou Národního muzea, které prochází v současné době kompletní rekonstrukcí a své sbírky rozšířilo i do vedlejší budovy Federálního shromáždění.

Návrhem je nové ARCHEOLOGICKÉ MUZEUM pro Prahu. Kulturní funkce podporuje myšlenku muzejního ostrova a doplňuje jej o další stavbu národního významu. Stavbou muzea dochází k posunu těžiště významu Václavského náměstí směrem k Národnímu muzeu, což vede ke zlepšení kvality veřejného prostoru před i vedle budovy NM.

Volba Muzea archeologie vyplývá z následujících skutečností.

V současné době spadá správa archeologických sbírek pod Muzeum hlavního města Prahy se sídlem na nedalekém Florenci. Archeologie dnes tvoří již plně dvě třetiny sbírkových fondů muzea a jejich objem v blízké budoucnosti poměrně rychle naroste do několika miliónů, neboť muzeum díky právě dokončovanému velkokapacitnímu depozitáři pro archeologické sbírky zintenzivní přebírání archeologických nálezů, získaných v Praze nespříkrovnými archeologickými institucemi. Odrazem toho je skutečnost, že jen v archeologických sbírkách Muzea hlavního města Prahy se v současnosti nachází již přes 600.000 předmětů a jejich celků, včetně špičkových archeologických nálezů celostátního a evropského významu, které však nemohou být vystavovány z důvodu kritického nedostatku expozičních prostor.

Na rozdíl od pozornosti, věnované záchraně mizejících archeologických památek, v ohledu prezentace získaného bohatství archeologických sbírek, resp. archeologického dědictví vůbec, má Praha vůči svým občanům velký dluh a dlouhodobě zaostává za ostatními evropskými i světovými metropolemi.



### 3. ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Návrh počítá s realizací projektu tzv. humanizace magistrály, v jejímž rámci dojde k zúžení a snížení počtu jízdnic pruhů, snížení rychlosti průjezdu komunikace ze 70km/h na 50km/h, vytvoření cyklostezek a pásů městské zeleně, rozšíření chodníků, vytvoření nových přechodů pro chodce, dosazení více semaforů k regulaci průjezdu. Dále by mělo dojít k protažení tramvajové trati z Vinohradské třídy směrem na Václavské náměstí. Mělo by dojít ke zklidnění křížení ulic Legerova a Vinohradská. Vznikne tak plnohodnotný veřejný prostor, který není vymezen pouze automobilové dopravě.

Nutností při projektování budovy muzea je reprezentativní veřejný prostor, který by měl vytvořit důstojný nástup do muzea.

Navrhovaný objekt je orientován směrem do Vinohradské třídy.

Z důvodu vzájemné komunikace mezi muzejními budovami, je nástup osově orientován na budovu Národního muzea. V rámci humanizace SJM je navržen přechod pro chodce spojující prostor vedle budovy Federálního shromáždění a předprostor nového muzea.

Administrativní část budovy je vyčleněna z hlavního objemu, kterému jsou věnovány veškeré stálé expozice a to z důvodu rozdílných konstrukčních výšek a rozdílného konstrukčního systému. Objem určený pro pracovníky muzea je předsazen až na hranu Vinohradské třídy a má podobné proporce jako protilehlý dům. Společně vytváří pomyslnou bránu do Vinohrad. Vinohradská třída tímto způsobem získává pevný začátek.

Mezi objemy administrativy a expozice je navržen průchod, z kterého lze vstoupit do samotného muzea, tématicky laděné restaurace. Také je zde vstup pro zaměstnance muzea a vstup do přílehlé alternativní mini-galerie. Nově vzniklé pěší spojení umožní chodcům plynulý pohyb z historického centra směrem do Riegrových sadů. Celé území nad kolejíštěm na vinohradské straně má vysoký potenciál, lze odsud spatřit nejen Pražský hrad, ale celou pražskou střešní krajinu z neobvyklé perspektivy. Již hudební skladatel Antonín Dvořák věděl, proč zde sedával a sledoval projíždějící vlaky pod ním. Podobně jako objem administrativy je z hlavní části budovy vyřeznut objem dočasné expozice upravující doposud zanedbávaný „břeh kolejíště“ z vinohradské strany.

Cílem projektu je vytvoření multifunkčních, návštěvnický zajímavých prostor v duchu nejmodernějších trendů v oblasti muzejnictví. Živý kontakt s veřejností, především s dětmi a mládeží je zajištěn prostřednictvím hravých, tématicky pestrých výukových, zážitkových a prezentačních programů, vytvářených a řízených specializovanými lektory. Návštěva muzea by měla být výletem za zábavou i poučením.

Zmíněné principy byly klíčové při tvorbě vnitřních prostor muzea.

Co si člověk představí pod pojmem archeologie? Co si dítě představí pod pojmem archeologie?

Zem, kámen, jeskyně, obydlí homo sapiens, opracovaný pazourek homo erectus...?

Muzeum se snaží vyvolat v návštěvníkovi nevšední pocity. Za vstupem do muzea zapomene na starosti všedního života a myšlenkami se přeneseme do dob dávných.

Atrium muzea je koncipováno jako velká skalní průrva, v které rostou rostliny, teče voda, která vytvoří příjemnou akustickou atmosféru a vnese jistou dynamiku do jinak strohého prostoru.

I dům samotný se stává exponátem, na kolemjdoucí působí svoji formou, která je v některých místech lehce dramatická. Existuje jistá analogie mezi opracovaným náčiním pravěkých lidí a formou budovy.

Netradiční tvarové řešení reaguje na dynamičnost okolních prostor tvořenou pohybem automobilů, vlakových souprav.

#### 4. PROVOZNÍ A TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Přístup do podzemních garáží včetně zásobování je zajištěn z ulice Španělská. Návštěvnický provoz a provoz zaměstnanců muzea jsou odděleny. Nákladním výtahem lze zásobovat jak depozitář, knihovnu, samostatně fungující restauraci i galerii.

Na vstupní halu muzea navazují prostory multifunkčního přednáškového sálu, knihovny, muzejního obchodu, dočasné expozice, dětské dílny, včetně zázemí v podobě šaten, toalet. Kavárna s panoramatickým výhledem je přístupná velkokapacitním výtahem.

Návštěvník si za vstupem koupí vstupenku, odloží si kabát v šatně, vystoupá do 5. nadzemního podlaží, kde začíná expozice sekcí novověk. Následně klesá po lávkách do nižších pater do nejstarších částí výstavy. Muzejní cesta končí v muzejním obchodu přiléhajícím na vstupní halu.

Restaurace s výhledy na budovu Národního muzea funguje samostatně podobně jako galerie, která velkou prosklenou plochou orientovanou do Vinohradské třídy upoutá pozornost kolemjdoucích.

Objekt bude napojen na stávající inženýrské sítě. Vytápění bude zajištěno vzduchotechnikou, jejíž zázemí je v podzemních garážích a na střeše administrativní části budovy. Výměňiková stanice včetně dalšího technického zázemí je umístěna v nejnižším podlaží.

#### 5. MATERIÁLOVÉ A KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ

Objemy skrývající expoziční prostory mají pevnou, plnou schránku. Konkrétně se jedná o pohledový beton, doplněný o strukturu vnášející do velkých ploch určitý detail. Otvory v betonu jsou z části zaskleny, z části jsou pouze povrchového charakteru. Zasklení vytváří specifickou světelnou atmosféru expozičních prostor.

Lávky spojující jednotlivé úseky expozice mají ocelovou konstrukci, podlahy včetně zábradlí jsou tvořeny ocelovými pláty.

Dočasná expozice je rozdělena na dvě zóny, jedna je skryta opakním betonovým pláštěm. Druhá, prosklená část je zakončena terasou s možností pořádání vernisáží a večírků s výhledy na kolejíště a Hlavní nádraží. Část dočasné výstavy lze zahlédnout z ulice pod cor-tenovým pláštěm překrývajícím skleněnou fasádu. Cor-tenové panely, v podobě pororoštu rozměru 150x150mm, mají stínící funkci. Stejně tomu tak je v případě administrativní věže.

Nosné konstrukce jsou navrženy z monolitického železobetonu. Objekt je založen na masivních železobetonových stěnách prodlužujících tunelové trati o 90m. Na nich jsou umístěny železobetonové nosníky po 8 metrech. Uvnitř dispozice je kompaktní jádro, které napomáhá ztužovat budovu při statickém zatížení. Administrativní část budovy a nejnižší technické podlaží zahrnující podzemní garáže jsou konstrukčně tvořeny sloupovým skeletem 8 x 8m. Nosné obálky expozičních prostor z monolitického železobetonu jsou doplněny o železobetonové sloupy.

Výtahy v objektech jsou typu KONE Monospace, které zajišťují přepravu dostatečného množství osob za minutu.

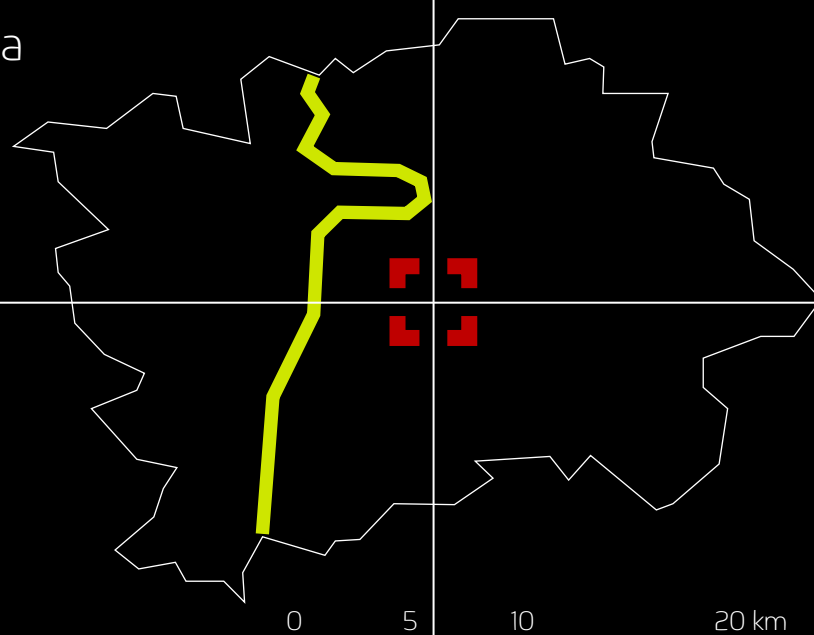
#### 6. POŽÁRNÍ ŘEŠENÍ

Objekt je dopravně přístupný pro zásahová vozidla po zpevněné ploše. Ve spodním podlaží je únik zajištěn několika vstupy na terén. V jednotlivých patrech je únik zajištěn pomocí únikových schodišť a evakuačního výtahu (chráněná úniková cesta typu A). Z prostoru podzemního parkingu je také zřízen únik na terén.





Praha



### překryv zhlaví kolejiště nad Hlavním nádražím

lokality: Praha, okraj městské části Vinohrady

rozloha: 5 000 m<sup>2</sup>

nadmořská výška: 206 - 214 m.n.m.

vymezeno ulicemi: Legerova, Vinohradská, Španělská

ortofotomapa >





městská část Vinohrady 12

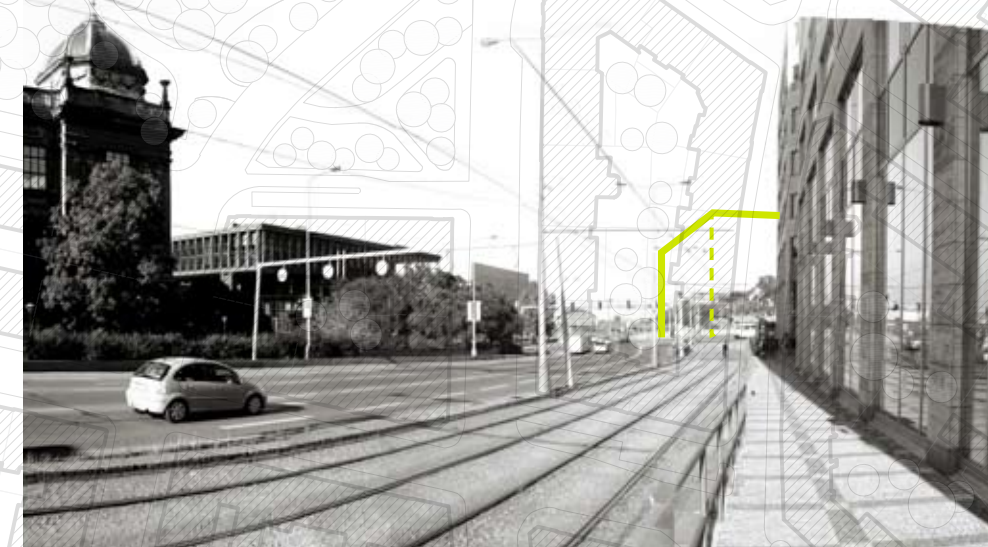
0 50 100m





13 situace m 1/2000

fotodokumentace





Národní muzeum

Federální shromáždění

Národní muzeum



Státní opera



KOLEJIŠTĚ

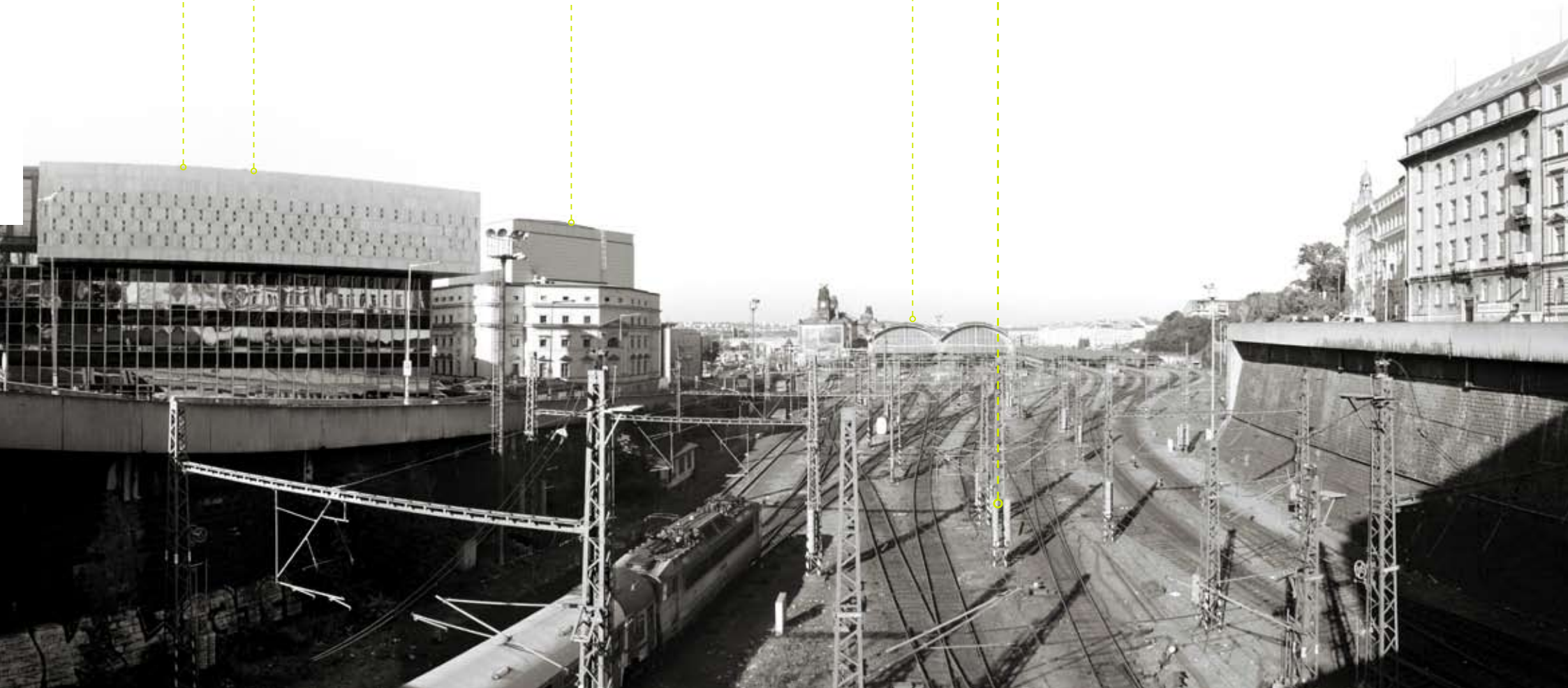
Hlavní nádraží



Riegrovy sady

Žižkovský vysílač

panorama 14

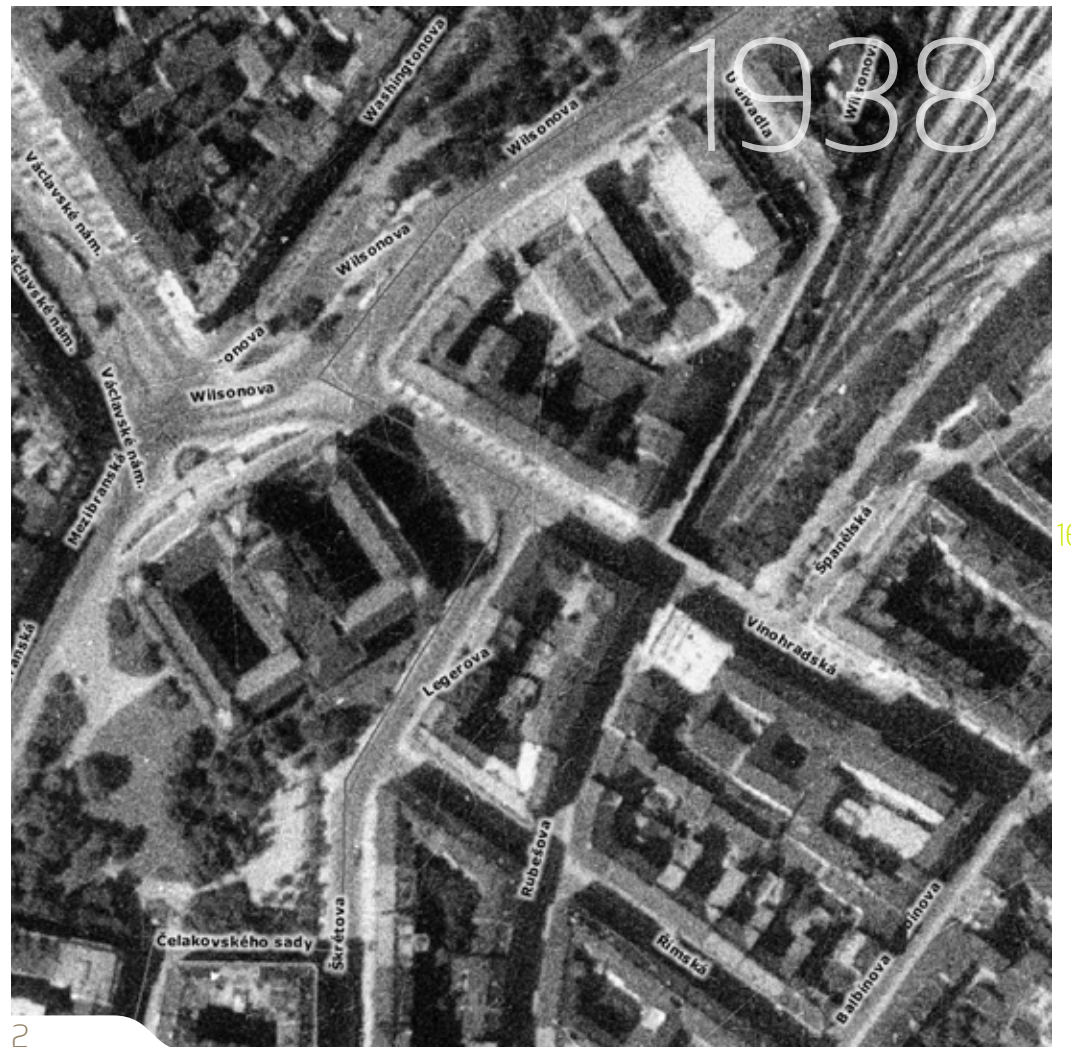


1\_císařské otisky stabilního katastru 1820-1840  
2\_ortofotomapa z r. 1938  
3\_ortofotomapa z r. 1953  
4\_ortofotomapa z r. 1975

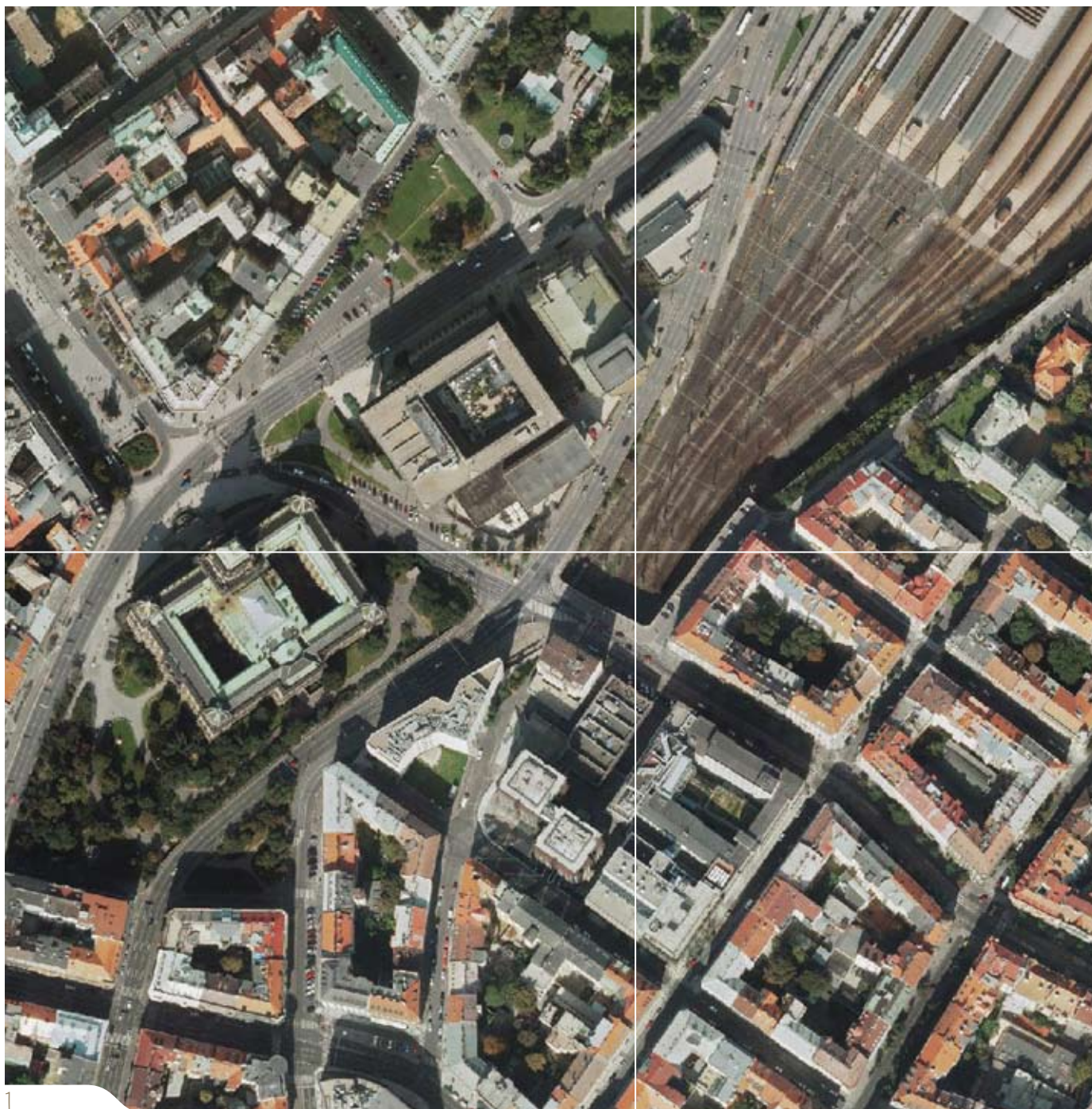
15

historie >









# ortofotomapa >

- 1\_ Václavské náměstí  
Karel IV.\_nové město pražské 1348  
původně Koňský trh  
socha svatého Václava - Josef Václav Myslbek 1912  
682m délka, 47 - 62m šířka
- 2\_ Národní muzeum  
Josef Schulz 1885-1890  
neorenesance  
nejvýznamnější česká muzejní instituce  
v rekonstrukci trvající 4 roky  
část sbírek v budově Federál. shromáždění
- 3\_ Budova Federálního shromáždění  
Karel Prager 1966-1973  
prvorepubliková burza byla doplněna o mostovou konstrukci, v té době největší na území státu
- 4\_ Hlavní nádraží  
Josef Fanta 1901-1909  
secesní sloh  
původní novorenesanční budova nádraží byla postavena architekty: Ignác Ullmann a Antonín Barvitius v provozu od 1871
- 5\_ Český rozhlas  
Bohumil Sláma 1927-1909  
první vysílání 1923 - Kbely  
rekonstrukce 2011 - A.D.N.S.
- 6\_ Riegrovy sady  
počátek 20 stol.  
11 hektarů  
výhledy na Prahu
- 7\_ Státní opera  
vídeňská firma Fellner und Helmer 1883
- 8\_ Vrchlického sady  
předprostor Hlavního nádraží
- 9\_ náměstí Míru  
kostel sv. Ludmily





1



2



významné body okolí

18



4



5



6



7

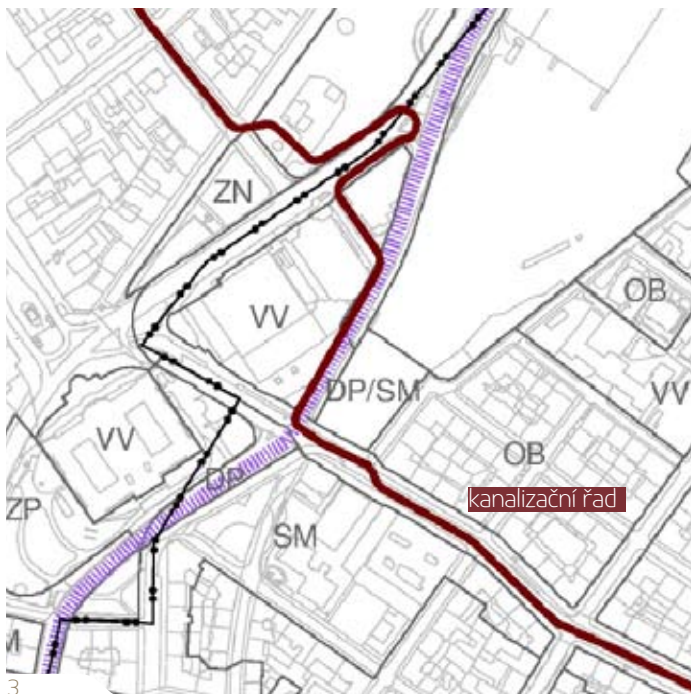
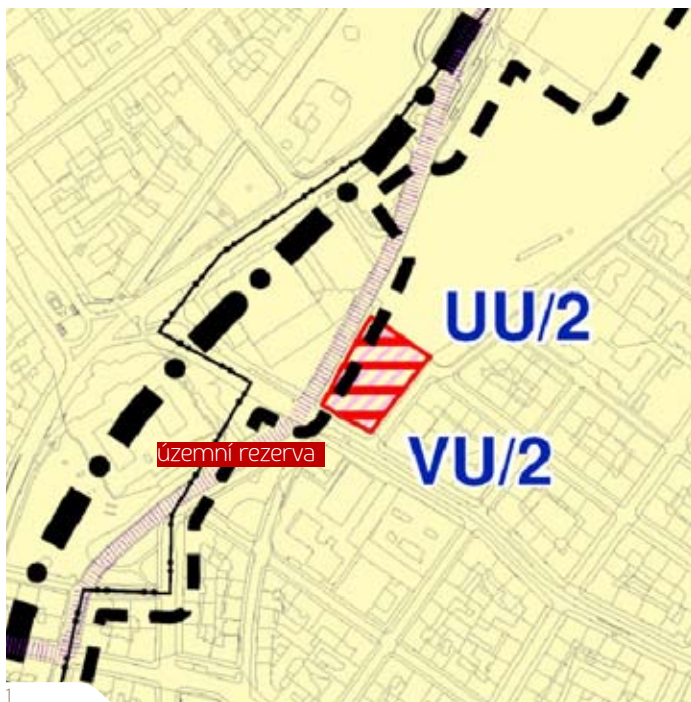


8



9





územní plán >

## 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

1\_výkres základního členění - územní rezervy

2\_doprava

3\_vodní a odpadové hospodářství

4\_energetická, elektronické komunikace a kolektory

\_\_\_z konceptu územního plánu vyplývá, že do řešeného území nezasahují žádná ochranná pásma

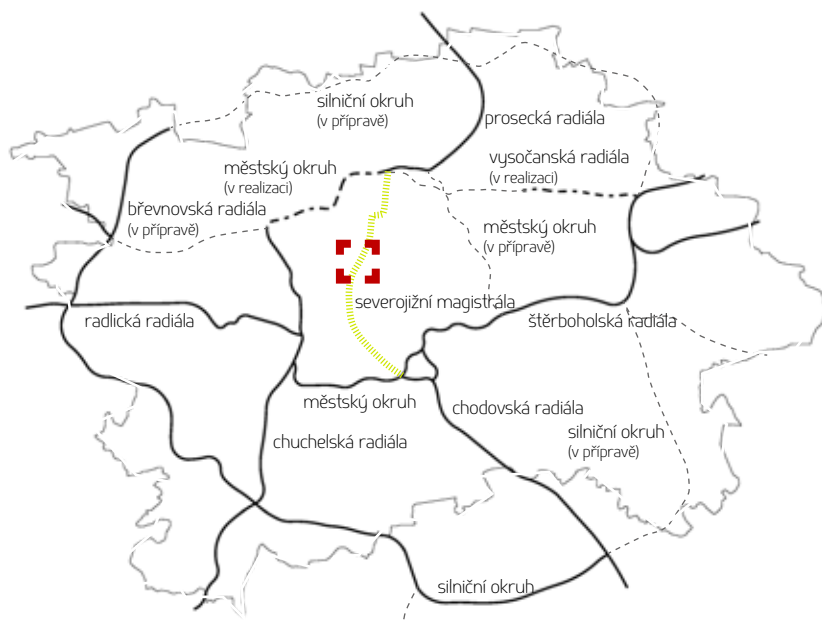




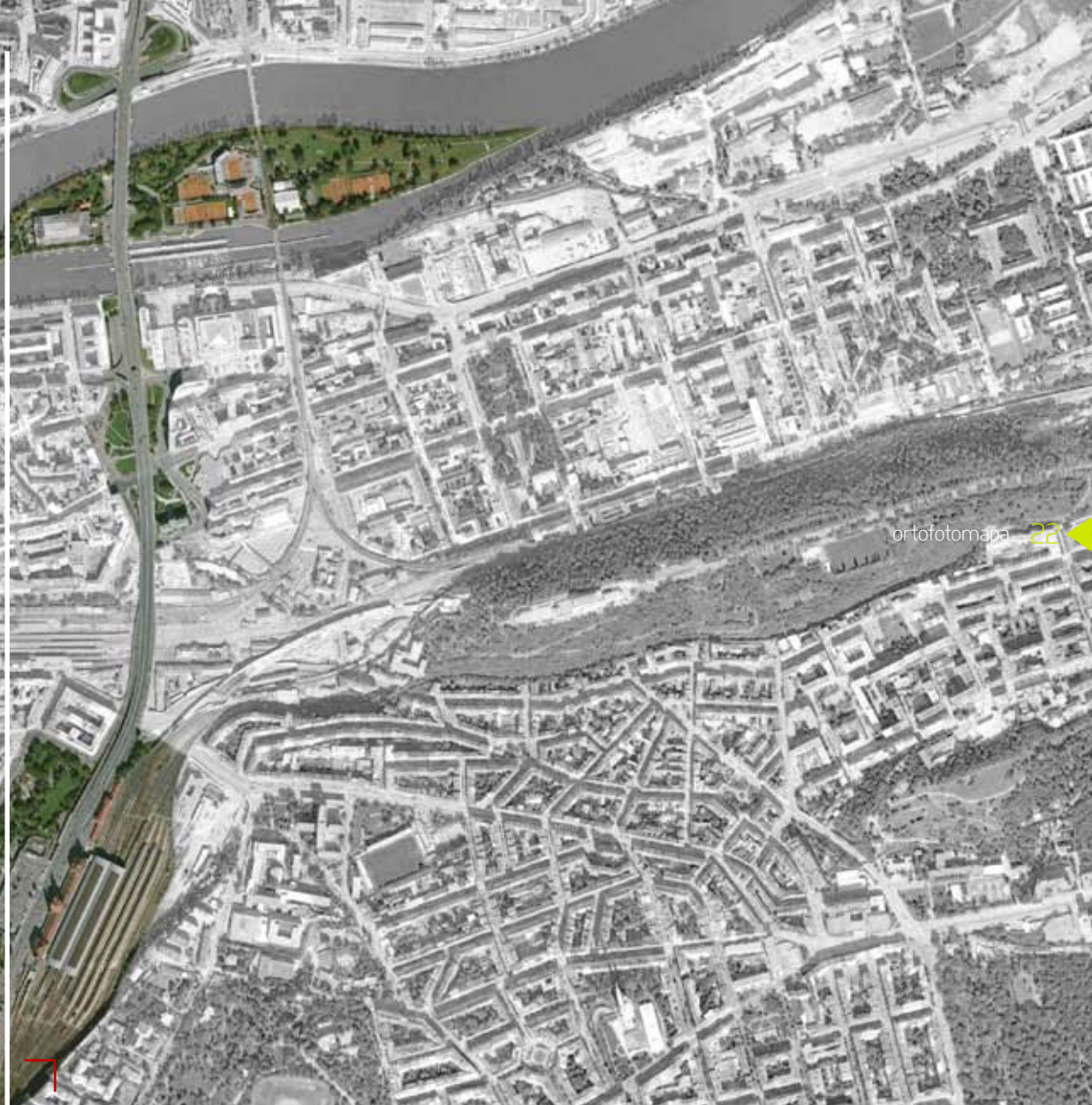


SJM: Severojižní magistrála je dopravní tepnou 21.století s vysokým potenciálem, kterého je potřeba využít. Nelze ji z města vyčlenit, je zde, je potřeba ji integrovat.

# severojižní magistrála >









- 1\_ císařské otisky stabilního katastru
- 2\_ Těšnov
- 3\_ demolice Denisova nádraží na Těšnově
- 4\_ demolice městského bloku za budovou Národního muzea



## 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 Škrétkova 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).

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 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 Železnici.

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 nádražím a Opletalovou (dříve Mariánskou) ulicí. Parkový prostor získal hlavní promenádní osu v pokračování Washingtonovy, fungující dodnes. Hlavní atrakcí parkové úpravy se stalo jezírko ve střední části parku proti budově nádraží.

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 urbánním prostorem a dopravní trasou, která se snaží respektovat a dotvářet urbanistický kontext 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 magistrála stává součástí roštového dopravního systému Prahy a setrvává v něm i po změně roštového systému na radiálně-okružní jako součást tzv. vnitřního okruhu. Soudobé 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 průrvou 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.

## NEGATIVA

Za negativa současného stavu lze považovat především:

- odtržení Národního muzea od dopravně zklidněného Václavského náměstí a zavedení intenzivní dopravy před muzeem,
- 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 „vyliďňování“ 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.

## SOUČASNOST, VIZE

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. Cílem je rovněž překonávání a odstranění bariéry, kterou Severojižní magistrála ve městě vytvořila a znovuoživení urbanistických vazeb.





1

## 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 budě 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 magistrály 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 ulicí 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 napojí 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.



2

## 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 zátěží 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 dopravního 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 shrnout, 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 stabilizovaný 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 Prahy 4 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 blokáce 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.

plány a projekty >





1

## HUMANIZACE MAGISTRÁLÝ

I při šířce ulice 30 m lze dopravu srovnatelnou s magistrálou skloubit s čilým společenským životem na chodnicích. Příkladem mohou být pařížské boulevardy - st. Germain a další. Studie navrhuje úpravu severojižní magistrály do podoby městského bulváru. Navrhuje dávkovat vjezd na magistrálu od jihu vložением světelné křižovatky za křižení s Jižní spojkou, částečné zahlobnutí u Brumlovky, zúžení pruhů na Praze 4 a doplnění o chodníky a stromořadí, úrovněvé křižovatky na náměstí Hrdinů, přechody a cyklopruhy v Legerově a Sokolské, výrazné rozšíření přechodů na náměstí I.P.Pavlova, rozsáhlou pěší zónu („muzejní ostrov“) mezi budovami Národního muzea, doplnění a zvýšení počtu pěších přechodů (např. před Operou) při zachování úrovněvého průjezdu IAD před Muzeem, obnovení tramvajové zastávky na Štvanici, celkové ubrání 10 000 m<sup>2</sup> ploch pro IAD na Praze 2.

Projekt řeší:

- zúžení jízdních pruhů
- snížení počtu jízdních pruhů
- cyklostezky
- zeleň - stromořadí
- přechody pro chodce
- chodníky - rozšíření
- semafor
- snížení povolené rychlosti
- nový povrch - asfaltplast
- snížení hluku, znečištění



2

## REHABILITACE VRCHLICKÉHO SADŮ

Hana Zachová

Cíl zadání studie:

Rehabilitace ploch veřejné zeleně s ohledem na celoměstský význam parku. Návrhy na redukcii 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.



3

## VÍTĚZNÝ NÁVRH SOUTĚŽE NA PODOBU VÁCLAVSKÉHO NÁMĚSTÍ, 2009

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

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.

Povrchy:

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

Zeleň:

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



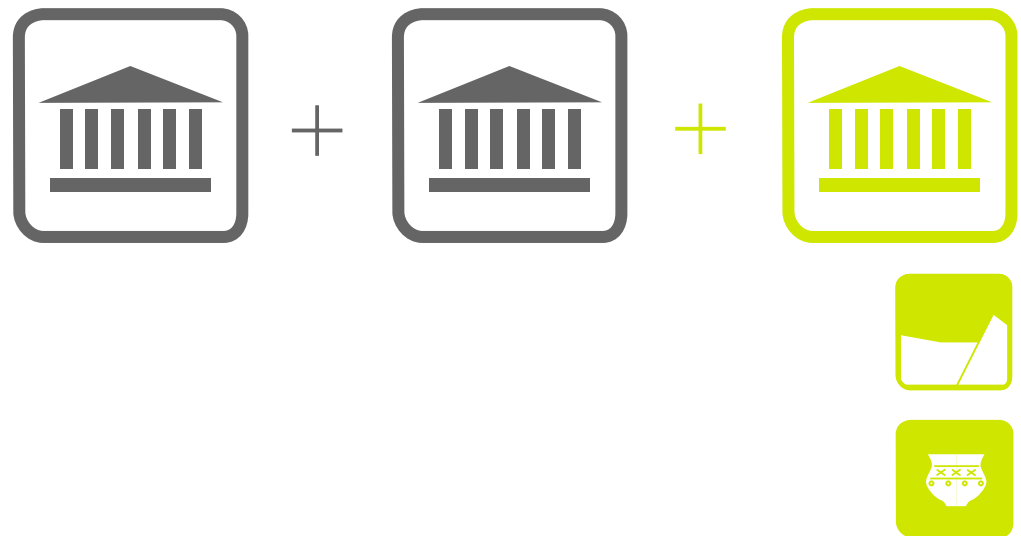
4

## 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 pěšími 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 Antonín Dvořák. Navrhujeme zde také "vyhlídku Antonína Dvořáka" s restaurací.

funkční využití >



## Archeologické muzeum:

1. soustava 3 muzejních objektů vzájemně propojených

\_Národní muzeum

\_rozšíření sbírky Národního muzea do budovy Federálního shromáždění

\_vznik nového muzea\_Archeologické muzeum

2. posunutí těžiště významu Václavského náměstí směrem k Národnímu muzeu - zlepšení kvality veřejného prostoru Václavského náměstí

3. budova nového muzea není pouze konstrukcí přemostující kolejiště, ale i spojovacím mostem mezi centrem (Staré město + Nové město pražské) a Vinohrady.

4. návrh je úzce spjat s vyřešením problému severojižní magistrály v lokalitě

5. severojižní magistrála jako městský boulevard, příkladem je vídeňská Ringstrasse obklopená významnými reprezentativními budovami

současný stav, vize





1

V současné době jsou archeologické sbírky archivovány v depozitáři Muzea hlavního města Prahy na Florenci.

Hlavní město Praha díky své po všech stránkách výhodné poloze je odedávna vyhledávaným a oblíbeným místem k sídlení, a tudíž i bohatým územím s archeologickými nálezy ze všech období od pravěku, přes středověk až po novověk. Odrazem toho je skutečnost, že jen v archeologických sbírkách Muzea hlavního města Prahy se v současnosti nachází již přes 600.000 předmětů a jejich celků, včetně špičkových archeologických nálezů celostátního a evropského významu.



návrh

Muzeum hl. m. Prahy

2

Muzeum hlavního města Prahy usiluje o vytvoření nové instituce Archeologického muzea.

Muzejní archeologické sbírky se nepřetržitě rychlým tempem rozvíjejí zejména od 70. a ještě více od 90. let 20. století, a to jak vlastní činností muzea, tak dle platné legislativy i činností dalších v Praze působících, nespírkotvorných institucí. Archeologie dnes tvoří již plné dvě třetiny sbírkových fondů Muzea hlavního města Prahy a jejich objem v blízké budoucnosti poměrně rychle naroste do několika milionů, neboť muzeum díky právě dokončovanému velkokapacitnímu depozitáři pro archeologické sbírky zintenzivní přebírání archeologických nálezů, získaných v Praze nespírkotvornými archeologickými institucemi.



3

Praha zaostává za ostatními evropskými i světovými metropolemi. Muzeum trpí kritickým nedostatkem expozičních prostor.

Na rozdíl od pozornosti, věnované záchraně mizejících archeologických památek, v ohledu prezentace získaného bohatství archeologických sbírek, resp. archeologického dědictví vůbec má Praha vůči svým občanům velký dluh a dlouhodobě zaostává za ostatními evropskými i světovými metropolemi. V posledním období se již daří v Muzeu hl. m. Prahy postupně úspěšně řešit potřebu pracovních a depozitářských prostor pro uložení sbírek, avšak stále trvá kritický nedostatek expozičních a výstavních ploch pro jeho bohaté a mnohdy špičkové sbírkové fondy.



4

Navázání na tradici proslulého Jírova archeologického muzea na Hanspaulce.

PRAŽSKÉ ARCHEOLOGICKÉ MUZEUM chce ideově i prakticky navázat na dodnes živou památku a tradici ve své době evropsky proslulého Jírova archeologického muzea na Hanspaulce v Dejvicích, prvního a zatím posledního archeologického muzea, které kdy Praha měla. Toto muzeum, které existovalo v Praze v letech 1912-1939, vytvořil a na své náklady provozoval pražský úředník finančního zemského ředitelství a vynikající archeolog a průkopník pražské archeologie Josef Antonín Jíra. Muzeum hl. m. Prahy se hrdě hlásí k odkazu Josefa Antonína Jíry, jehož unikátní archeologická sbírka se po II. světové válce stala „rodinným stříbrem“ jeho archeologických sbírek.



## PROGRAM

### A/ Budova:

#### A.a/ Expoziční a výstavní prostory:

_1. část - přírodní prostředí, paleolit, neolit	1.000 m <sup>2</sup>
_2. část - eneolit, doba bronzová	1.000 m <sup>2</sup>
_3. část - doba železná, doba římská	1.000 m <sup>2</sup>
_4. část - doba stěhování národů, časně slovanské období	1.000 m <sup>2</sup>
_5. část - středověk, středověká Praha	1.000 m <sup>2</sup>
_6. část - novověk	1.000 m <sup>2</sup>
_7. část - krátkodobé výstavy	1.000 m <sup>2</sup>

celkem 7.000 m<sup>2</sup>

#### A.b/ Návštěvníkový provoz:

_multifunkční přednáškový + promítací + výukový prostor	400 m <sup>2</sup>
_dětské dílny + herna	150 m <sup>2</sup>
_knihovna + knihovní sklad + studovna + počítačové stanoviště	300 m <sup>2</sup>
_muzejní obchod + sklad muzejního obchodu + zázemí	200 m <sup>2</sup>
_občerstvení + provozní zázemí občerstvení + piknikové místo	200 m <sup>2</sup>
_pokladna + informace	50 m <sup>2</sup>
_šatna s obsluhou i bez obsluhy	100 m <sup>2</sup>
_toalety návštěvnícké + dětské koutky	100 m <sup>2</sup>

celkem 1.500 m<sup>2</sup>

#### A.c/ Komunikace:

celkem 1000 m<sup>2</sup>

#### A.d/ Provozní zázemí muzea:

_pracovny kurátorů, dokumentátorů a správy depozitářů AS	400 m <sup>2</sup>
_konzervátorské dílny	200 m <sup>2</sup>
_pracovny lektorů	100 m <sup>2</sup>
_pracovny PR	100 m <sup>2</sup>
_hygienické a provozní zázemí k pracovním a dílnám	100 m <sup>2</sup>
_archiv OAS + badatelna	150 m <sup>2</sup>
_depozitáře nejčastějších sbírek a studijních depozitáře	1.500 m <sup>2</sup>
_manipulační depozitáře	200 m <sup>2</sup>
_sklady pro výstavní fondus, materiál a zařízení	400 m <sup>2</sup>
_jednací prostory + jejich zázemí	100 m <sup>2</sup>
_zázemí pro provoz budovy včetně průvodců a ostrahy	250 m <sup>2</sup>
_velín + IT technologie	100 m <sup>2</sup>
_kotelna	100 m <sup>2</sup>
_odpadové hospodářství	100 m <sup>2</sup>
_příjezdové místo pro nákladní vůz + nakládací rampa	150 m <sup>2</sup>
_parkoviště pro vozíčkáře a obsluhu muzea	100 m <sup>2</sup>
_parkoviště pro návštěvníky	600 m <sup>2</sup>

celkem 4.650 m<sup>2</sup>

A.e/ Prostor pro tematicky sladěnou restauraci včetně jejího zázemí: 600 m<sup>2</sup>

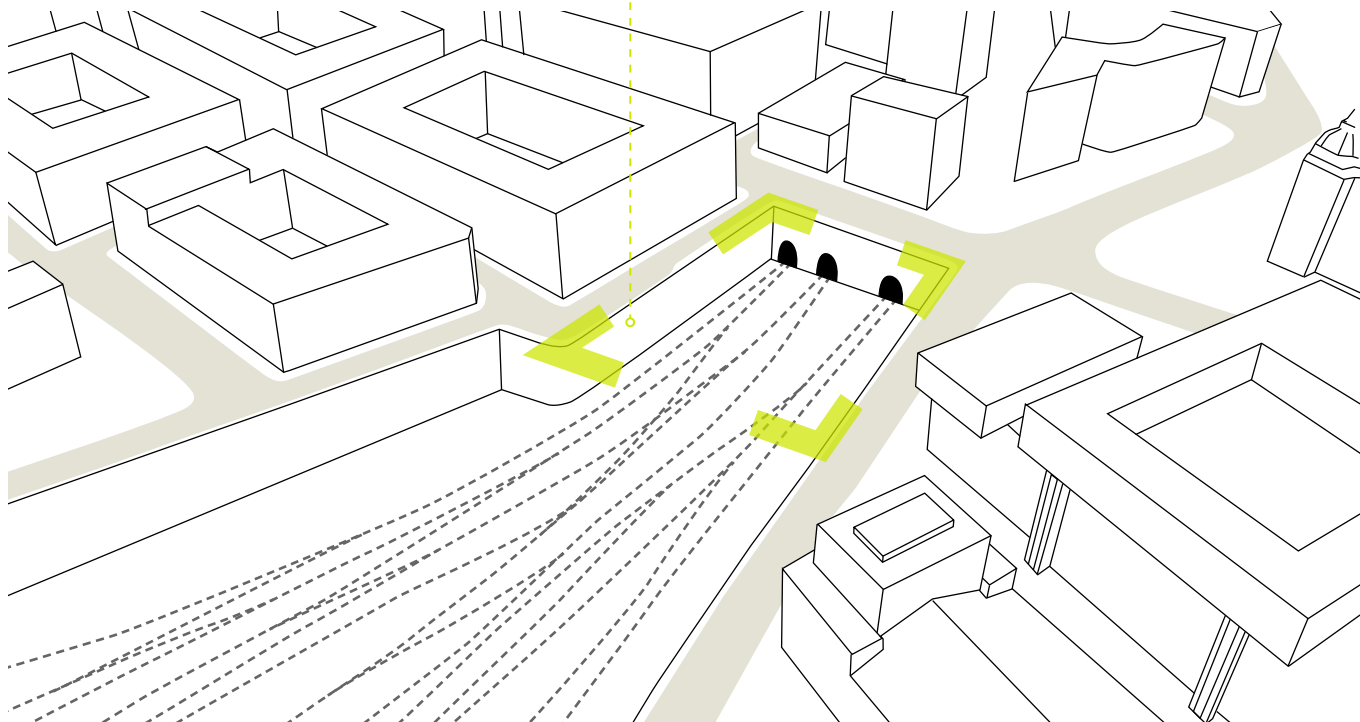
**Celkem 14.750 m<sup>2</sup>**

#### B/ Okolí budovy:

\_přílehlý veřejný prostor

program





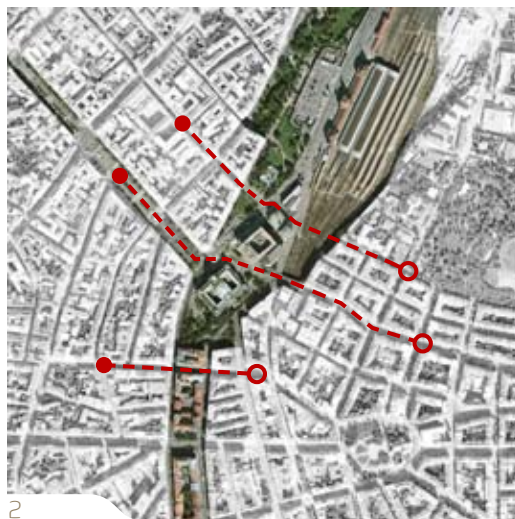
základní principy >





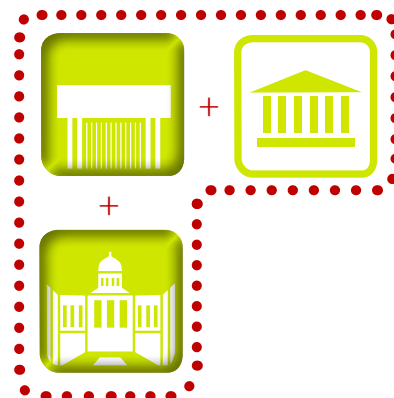
1

\_VÝHLEDY na pražskou krajinu



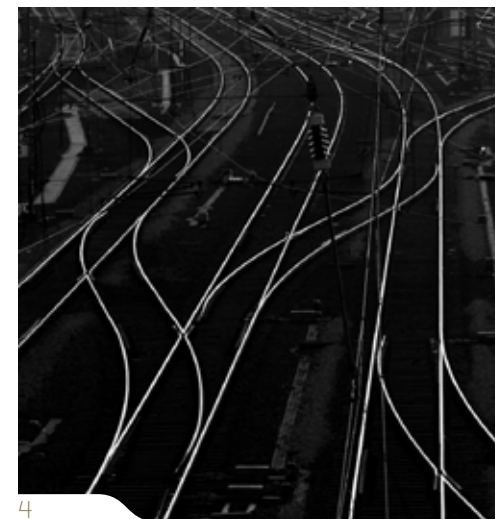
2

\_propojení  
CENTRUM - VINOHRADY



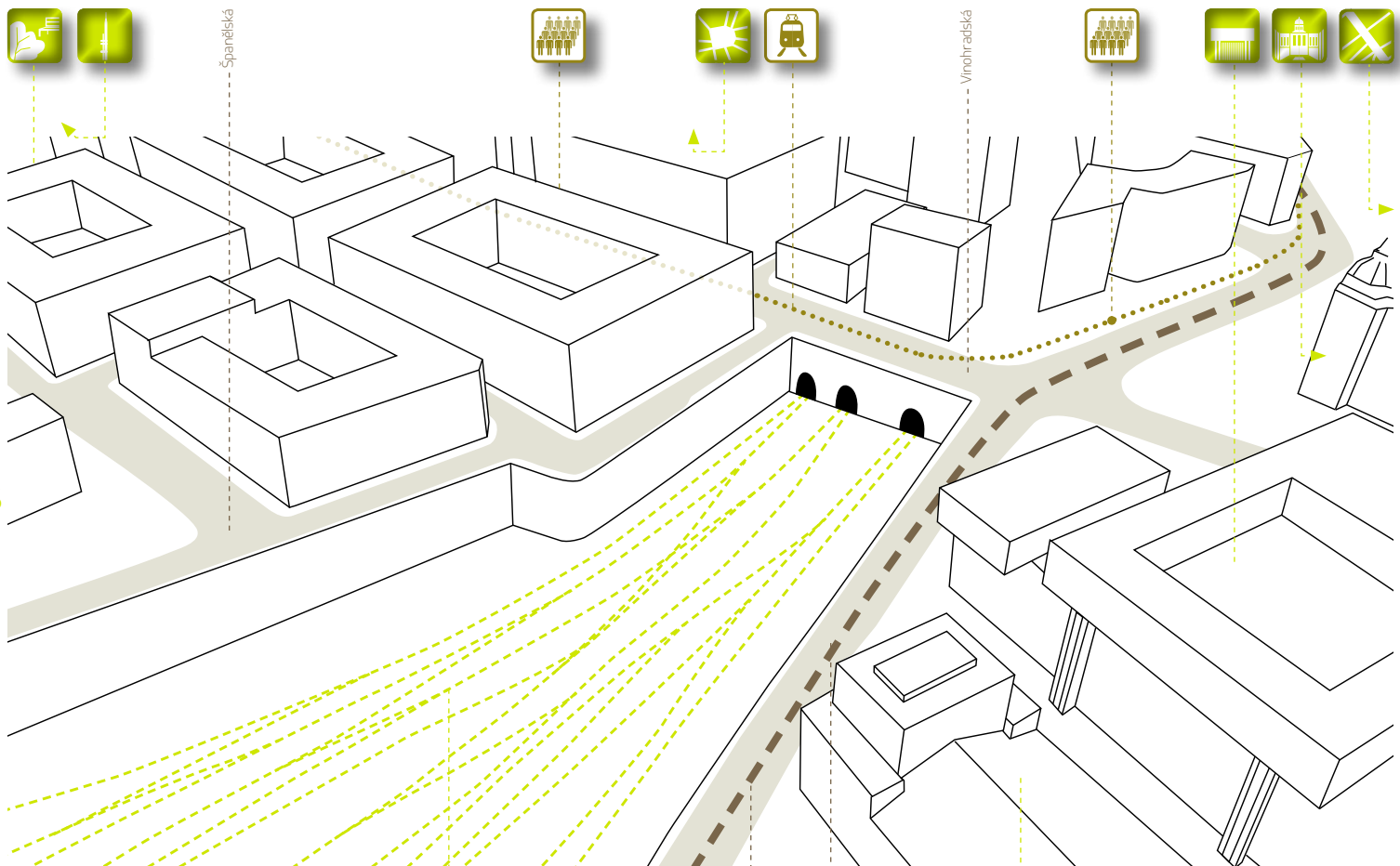
3

\_vizuální KONTAKT  
3 muzejních objektů

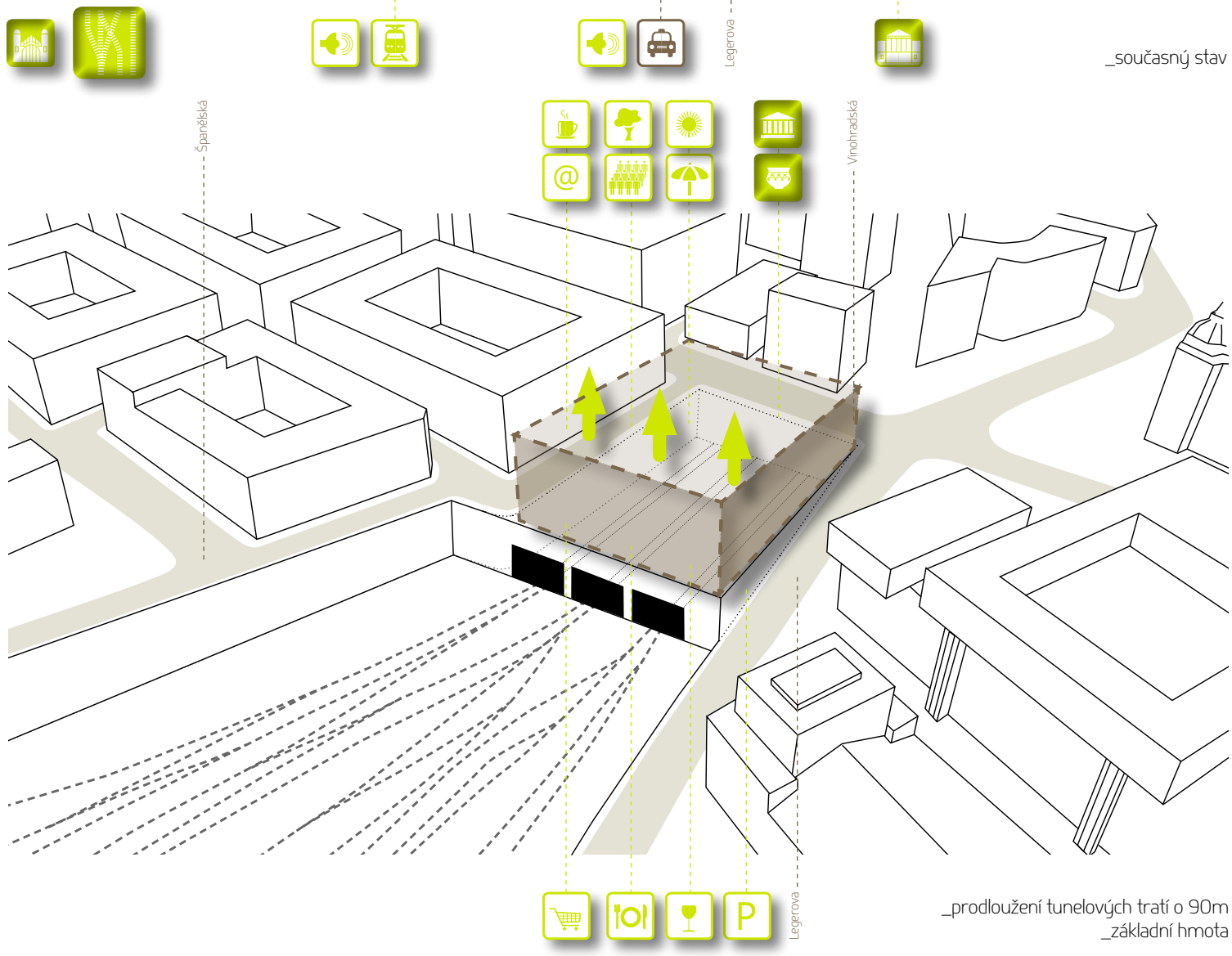


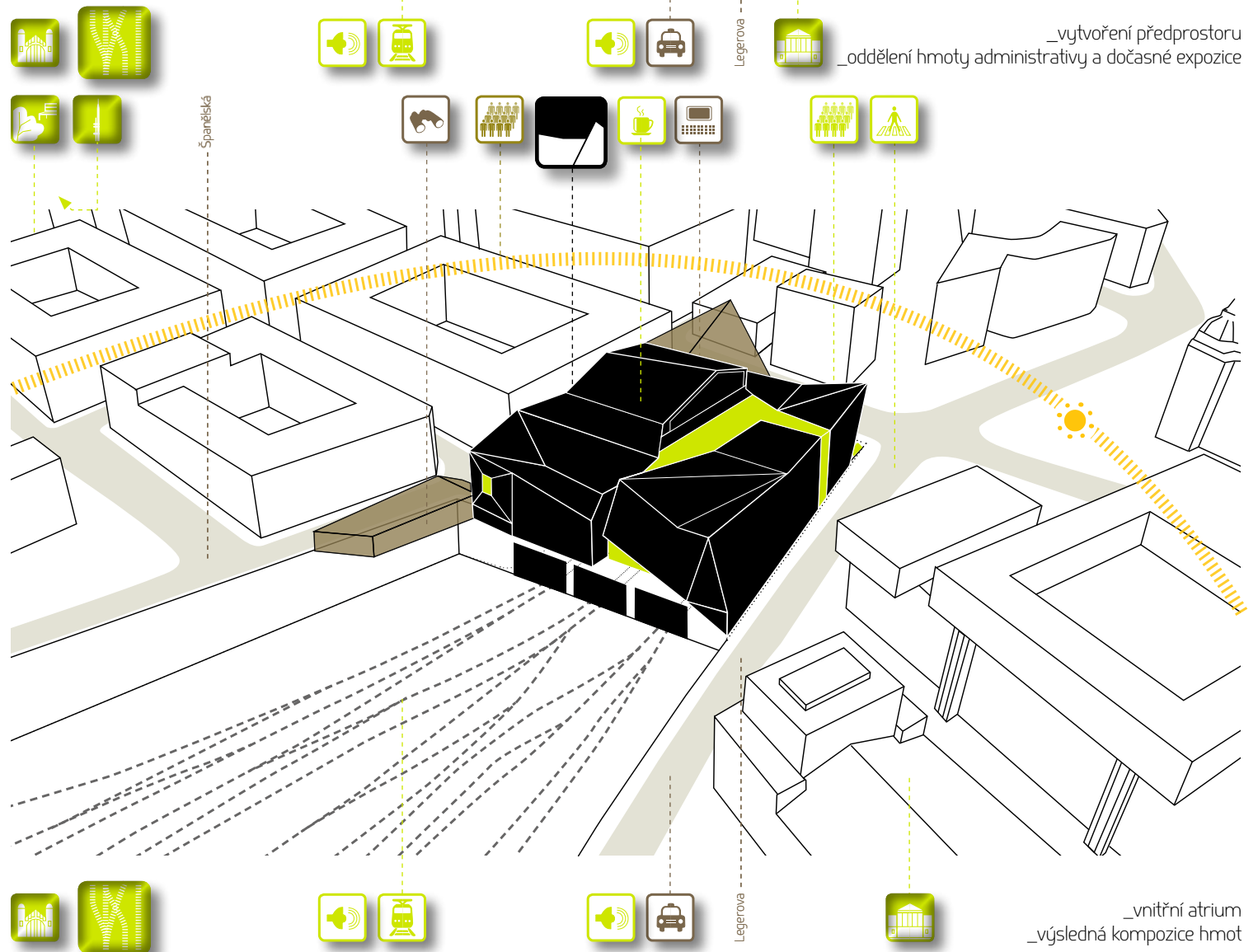
4

\_charakterickým rysem lokality je  
KOLEJIŠTĚ



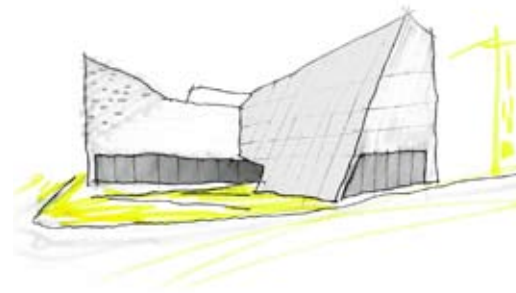
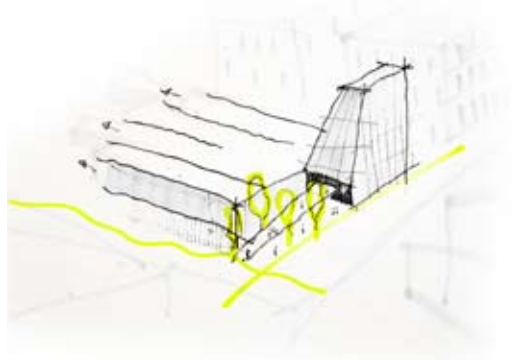
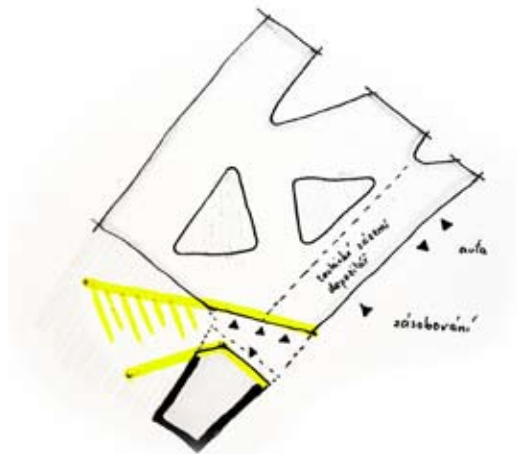
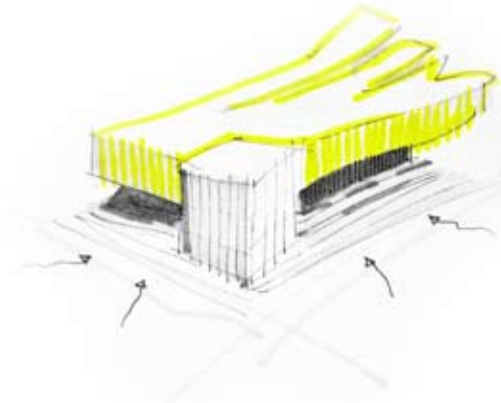
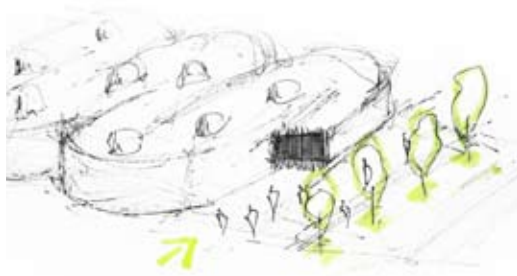
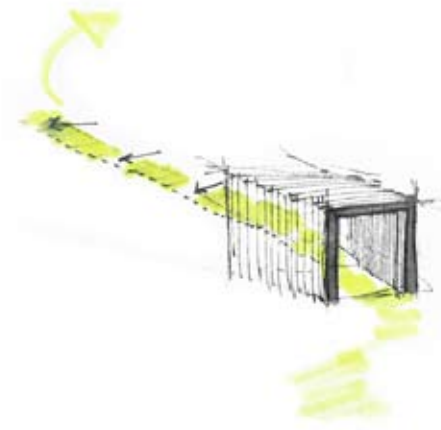
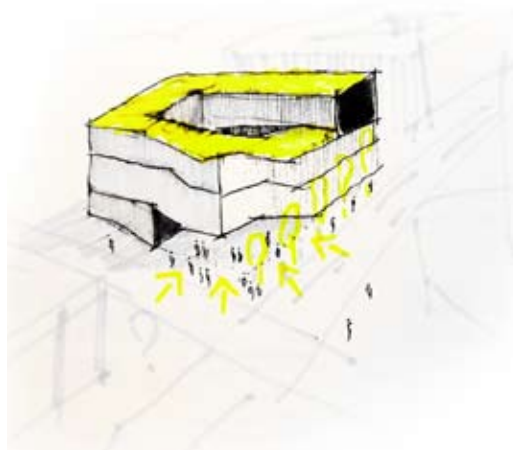
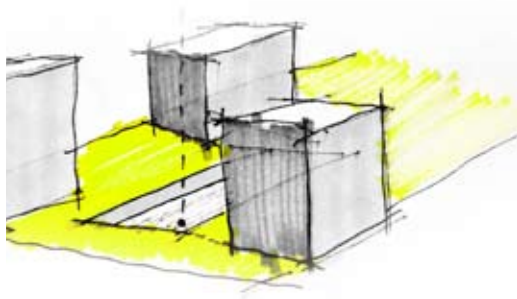
koncept >





\_vytvoření předprostoru  
\_oddělení hmoty administrativy a dočasné expozice

\_vnitřní atrium  
\_výsledná kompozice hmot

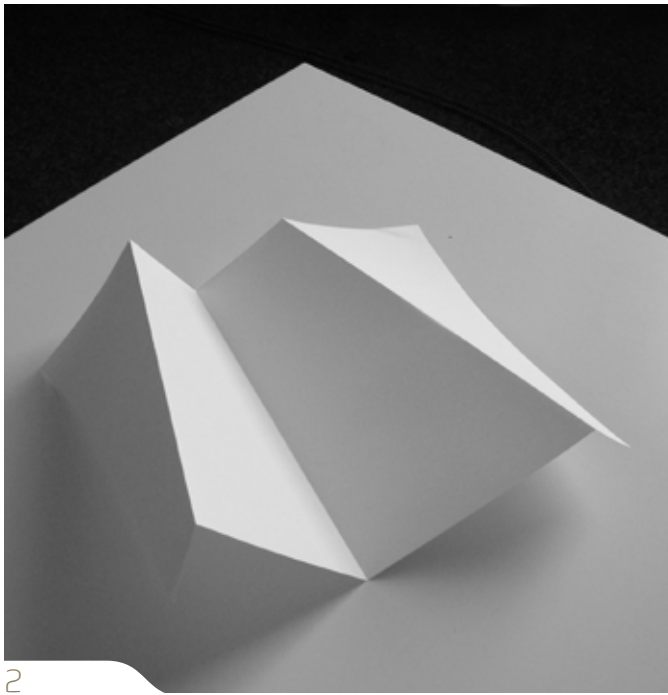


proces >

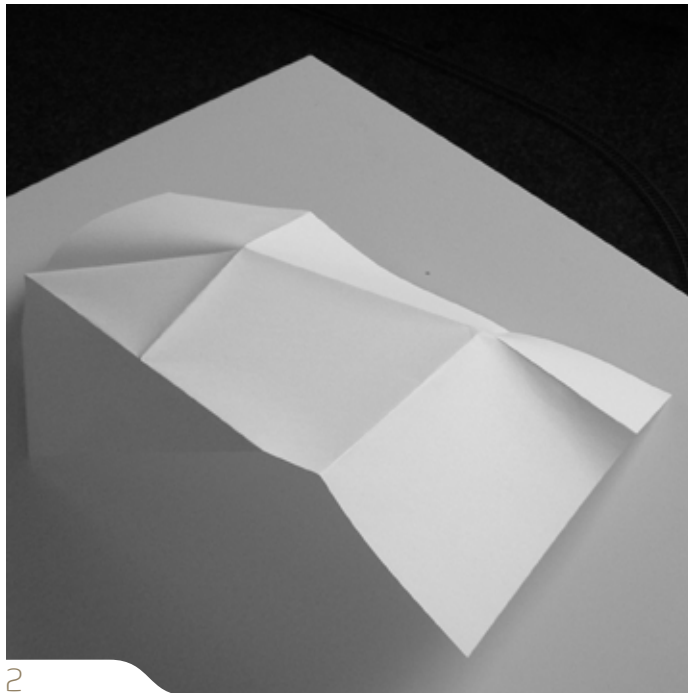
1

- 1\_vývoj konceptu ve skicích
- 2\_hledání tvarových možností
- 3\_prověřování forem na pracovním modelu
- 4\_implementace v rámci urbanistických vztahů

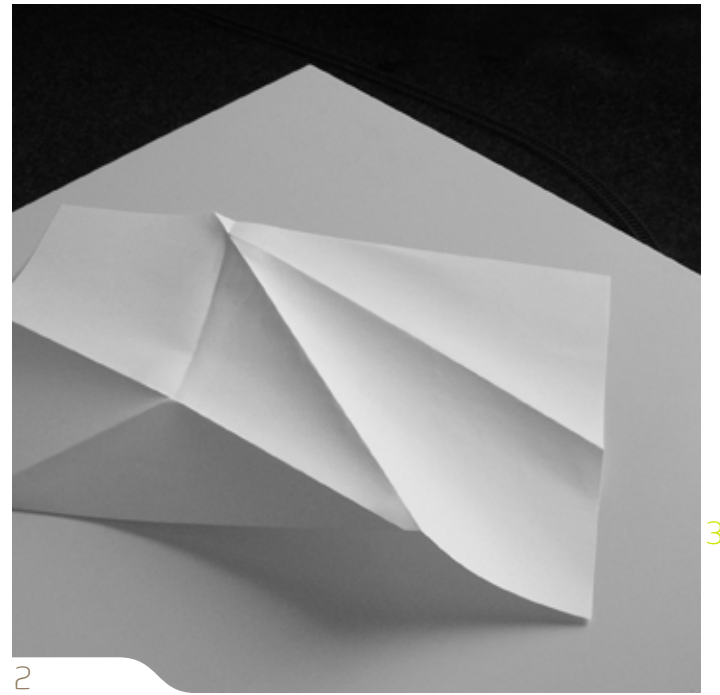




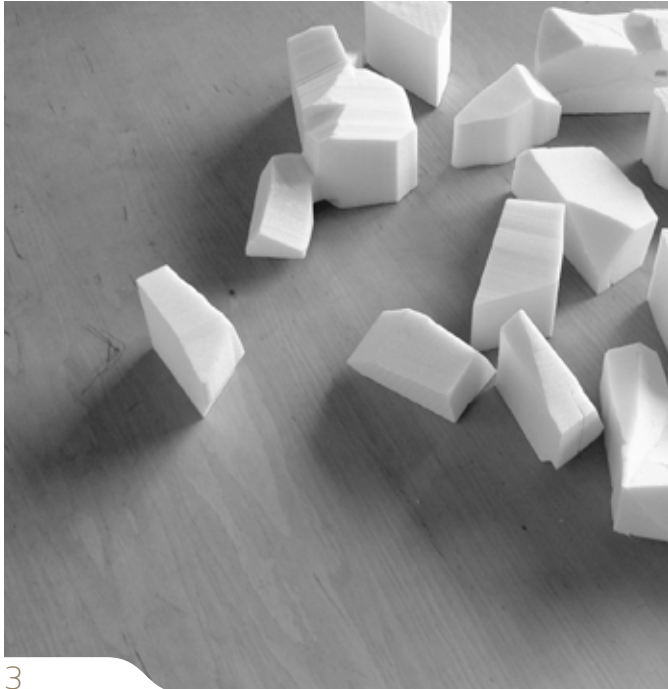
2



2



2



3



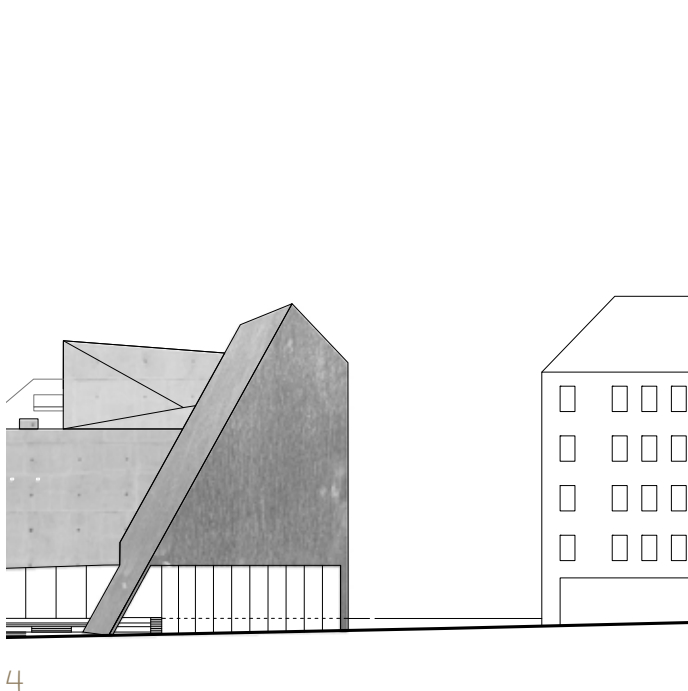
3



3



4

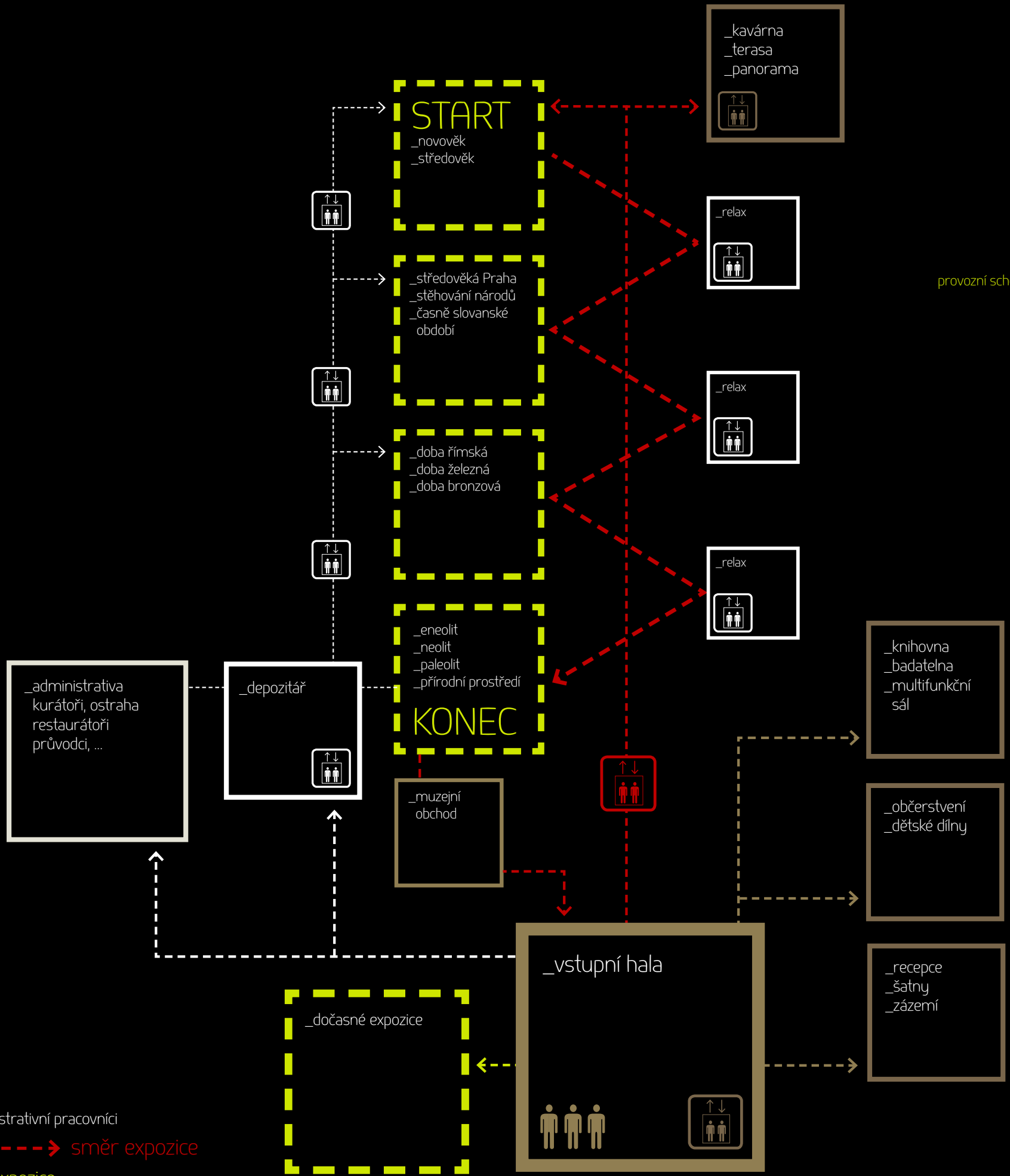


4



4







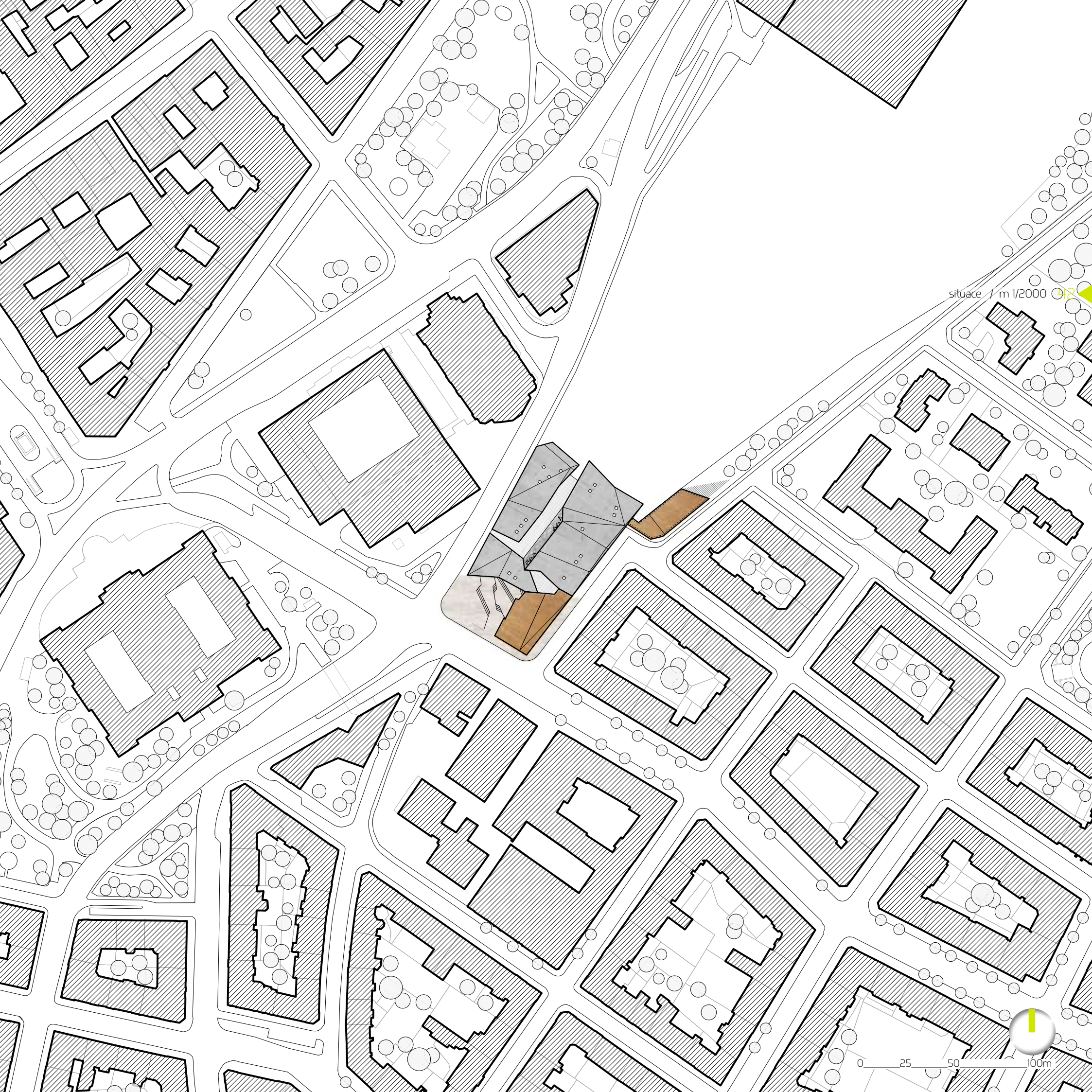


41 schwarzplan / m 1/5000

situace >







situace / m 1/2000 012

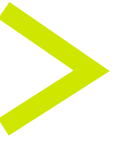
0 25 50 100m



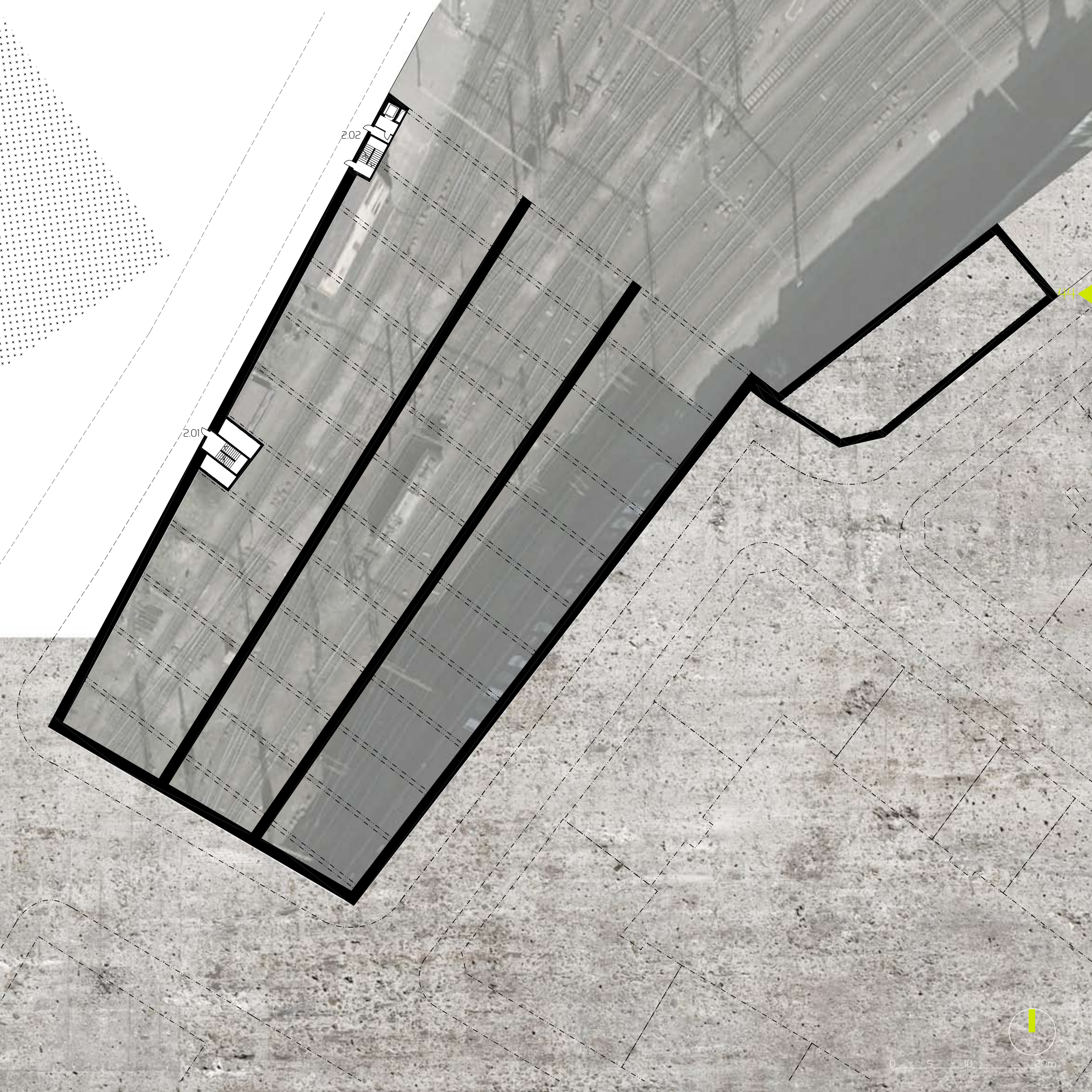
43 půdorys

2.PP / -6,5m / m 1/500

2.01 úniková šachta  
2.02 úniková šachta







2.02

2.01

0 5 10 20m



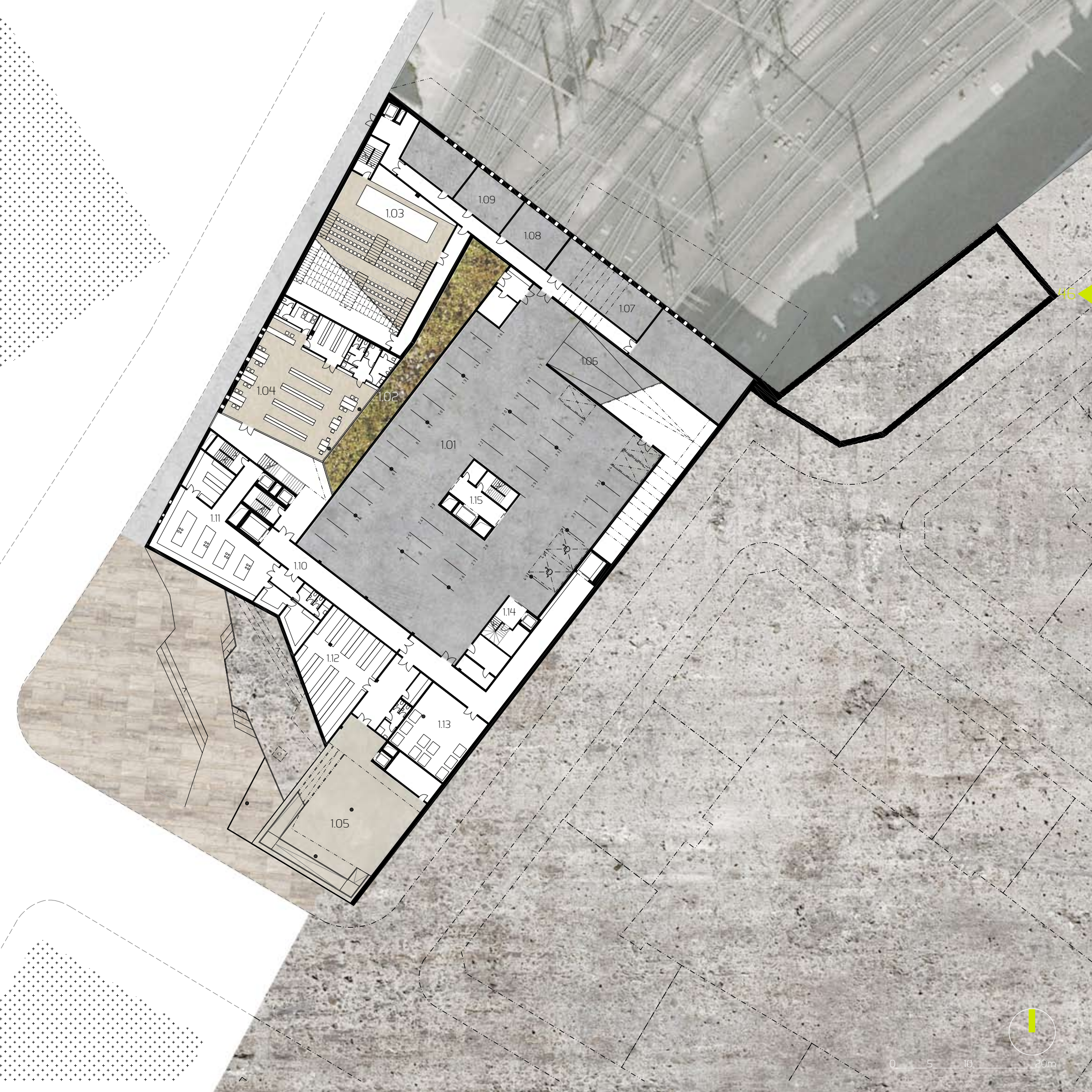


## 1.PP / -3,1m / m 1/500

- 1.01 podzemní garáže
- 1.02 pás vegetace
- 1.03 multifunkční přednáškový sál
- 1.04 knihovna, studovna, počítačové stanoviště
- 1.05 galerie, zázemí
  
- 1.06 vjezd do podzemních garáží
- 1.07 sklad, výměňiková stanice
- 1.08 náhradní agregát
- 1.09 nádrž\_sprinkler
- 1.10 zásobovací chodba
- 1.11 kuchyně, zázemí restaurace
- 1.12 depozitář galerie
- 1.13 odpadové hospodářství
- 1.14 vstup pro zaměstnance
- 1.15 vstup pro návštěvníky muzea









## 1.NP / ±0,0m / m 1/500

- 1.01 reprezentativní předprostor
- 1.02 zastřešený vstup
- 1.03 vstupní hala
- 1.04 muzejní obchod, zázemí
- 1.05 multifunkční přednáškový sál
- 1.06 dětské dílny, herna, zázemí
- 1.07 krátkodobé výstavy
- 1.08 vstup pro zaměstnance
- 1.09 galerie, zázemí
- 1.10 restaurace
  
- 1.11 pokladna, informace
- 1.12 šatny
- 1.13 toalety
- 1.14 zásobování
- 1.15 manipulační depozitář
- 1.16 vjezd do podzemních garáží
- 1.17 terasa
- 1.18 pás vegetace\_vertikální zelená stěna
- 1.19 zázemí restaurace
- 1.20 schodiště\_konec expozice



101

102

103

108

109

110

119

104

118

120

106

105

107

107

117

111

113

112

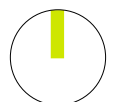
114

115

116

118

0 5 10 20m





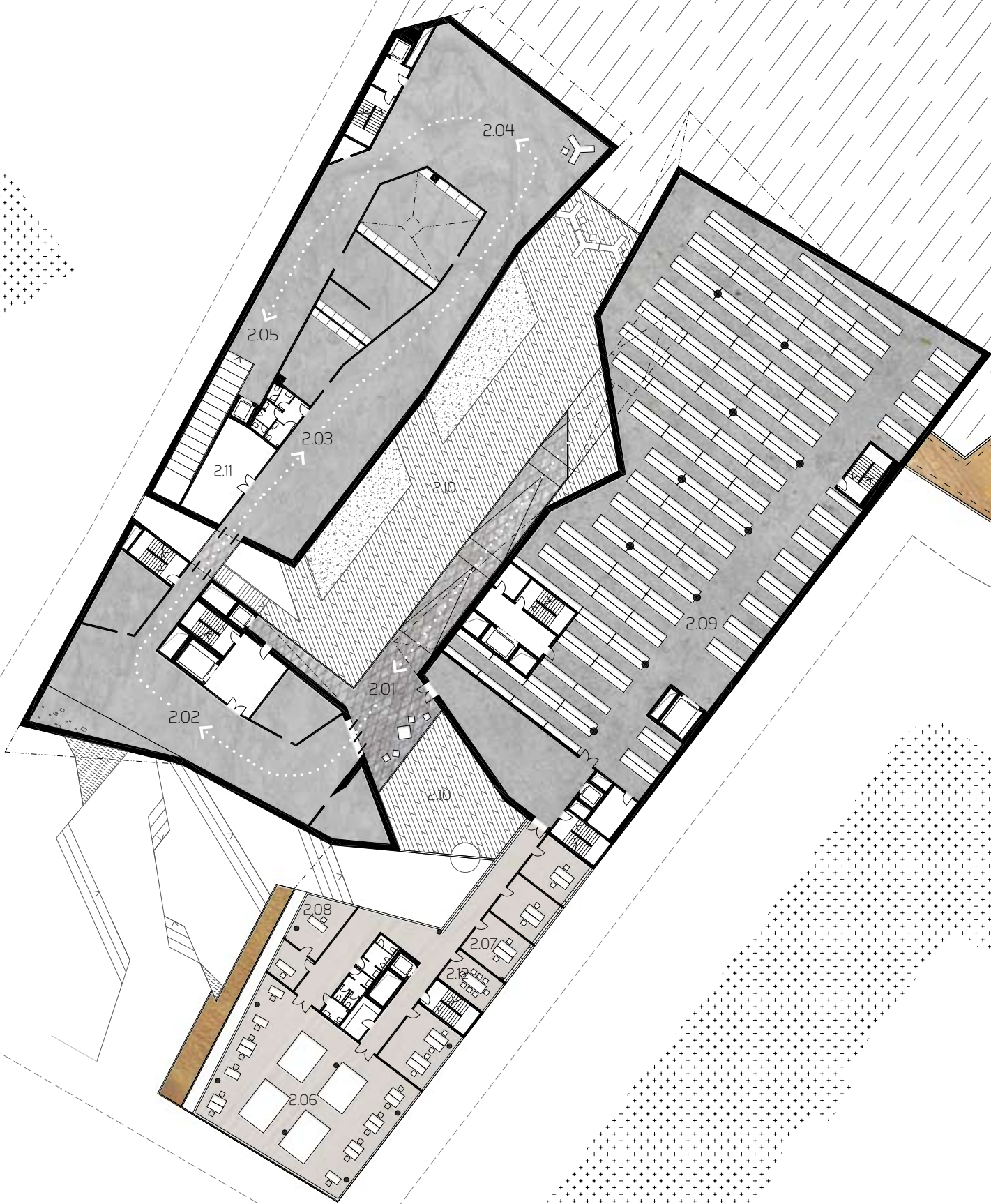
## 2.NP / +5,0m / m 1/500



- 2.01 odpočinková zóna
- 2.02 **expozice\_eneolit**
- 2.03 **expozice\_neolit**
- 2.04 **expozice\_přírodní prostředí, paleolit**
- 2.05 konec expozice
- 2.06 konzervátorské dílny
- 2.07 pracovny lektorů
- 2.08 ředitelství
- 2.09 depozitář

- 2.10 vnitřní atrium
- 2.11 sklad\_výstavní fundus, zařízení
- 2.12 jednací prostory

••••➤ směr expozice



0 5 10 20m

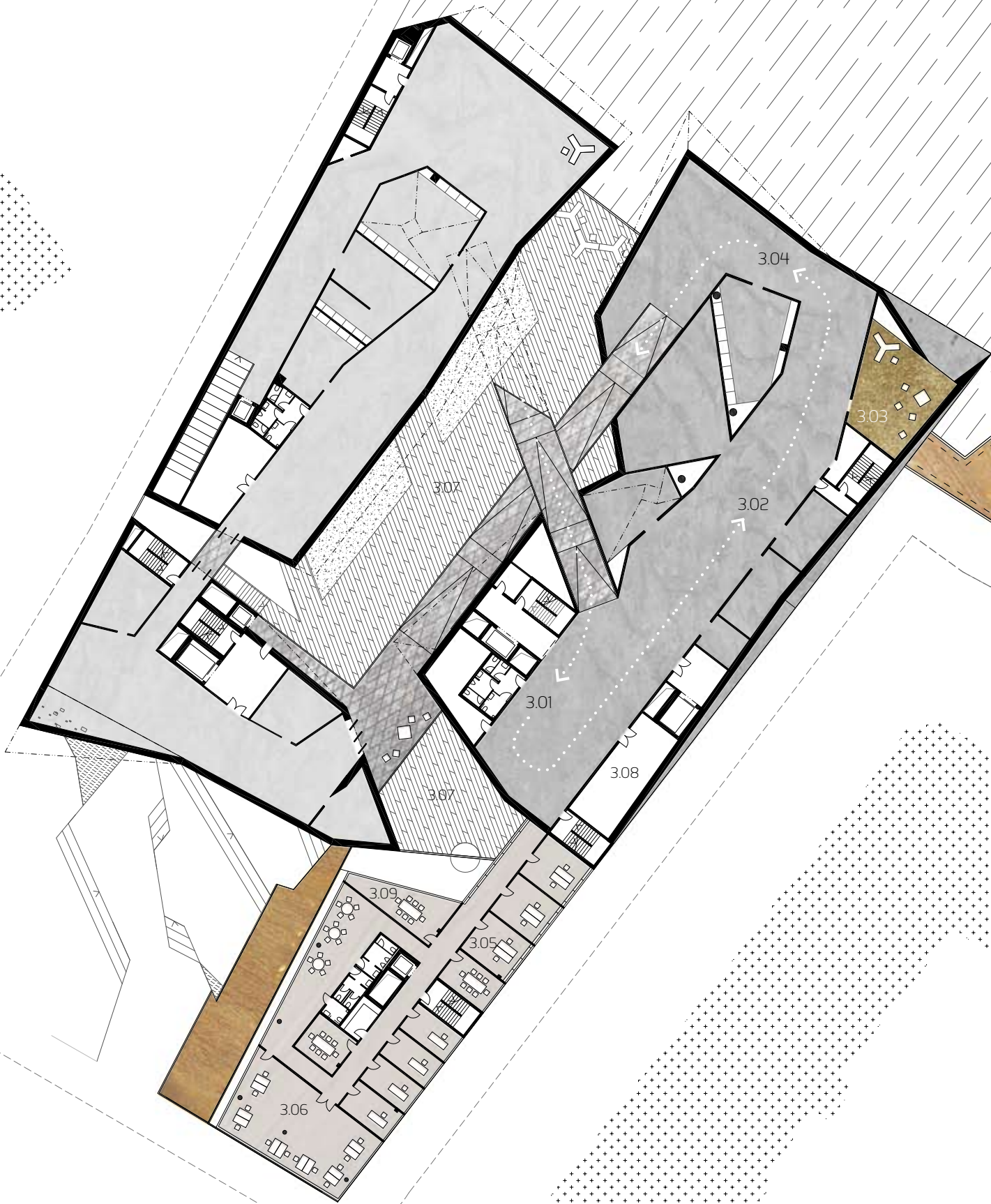


## 3.NP / +8,2m / m 1/500

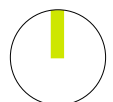


- 3.01 expozice\_doba římská
- 3.02 expozice\_doba železná
- 3.03 odpočinková zóna
- 3.04 expozice\_doba bronzová
- 3.05 pracovny kurátorů
- 3.06 pracovny dokumentátorů a správy depozitářů
  
- 3.07 vnitřní atrium
- 3.08 sklad\_výstavní fundus, zařízení
- 3.09 jednací prostory
  
- .....> směr expozice





0 5 10 20m

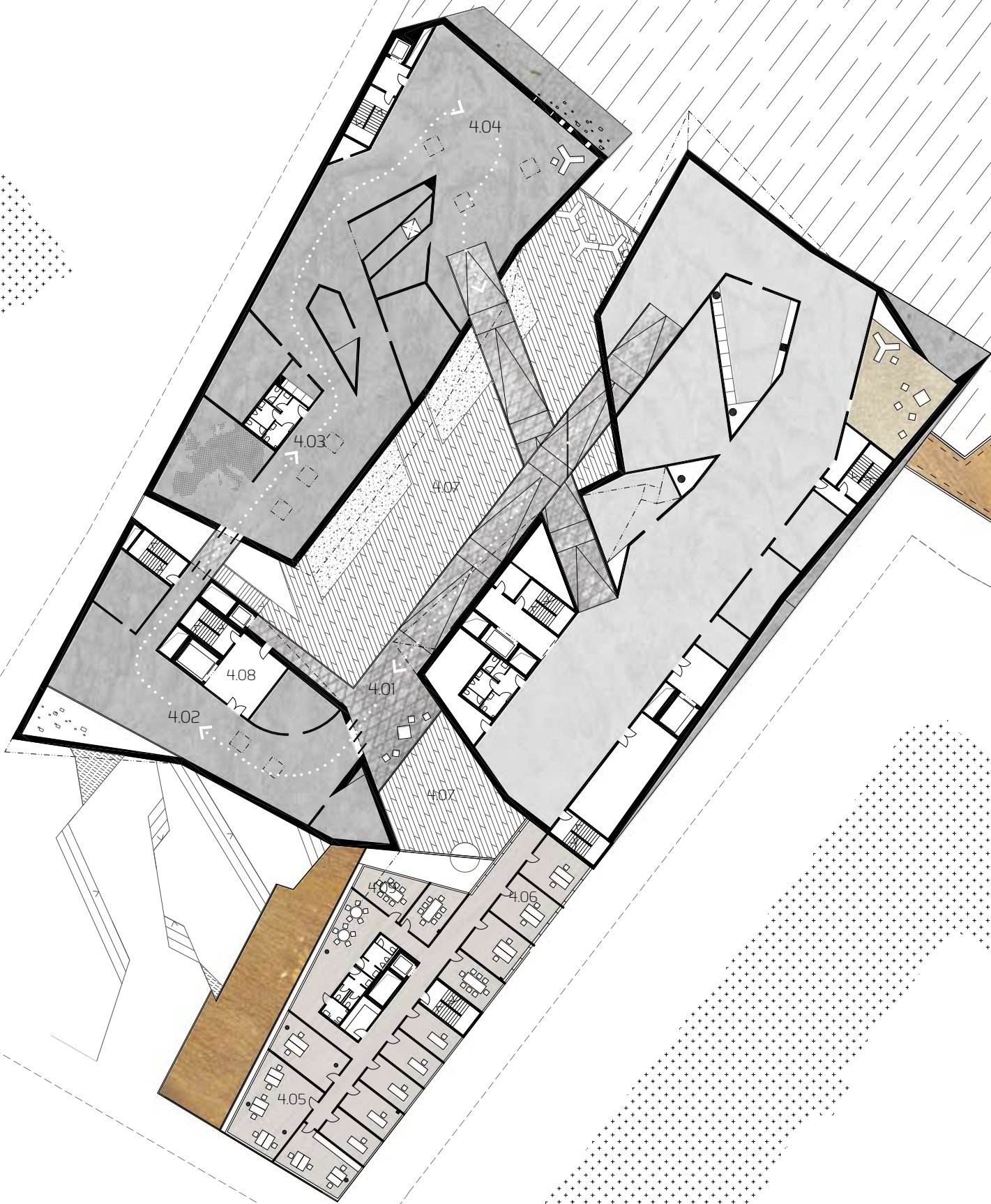


## 4.NP / +10,7m / m 1/500

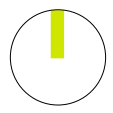


- 4.01 odpočinková zóna
- 4.02 [expoziční středověká Praha](#)
- 4.03 [expoziční časné slovanské období](#)
- 4.04 [expoziční doba stěhování národů](#)
- 4.05 zázemí pro provoz budovy, průvodci, ostraha
- 4.06 velín, IT technologie
  
- 4.07 vnitřní atrium
- 4.08 sklad výstavní fundus, zařízení
- 4.09 jednací prostory
  
- .....> směr expozice





0 5 10 20m





## 5.NP / +13,2m / m 1/500

- 5.01 začátek expozice
- 5.02 **expozice\_novověk**
- 5.03 odpočinková zóna
- 5.04 **expozice\_středověk**
- 5.05 archiv, badatelna
- 5.06 pracovní PR
  
- 5.07 vnitřní atrium
- 5.08 sklad\_výstavní fundus, zařízení
- 5.09 jednací prostory

.....➤ směr expozice



0 5 10 20m

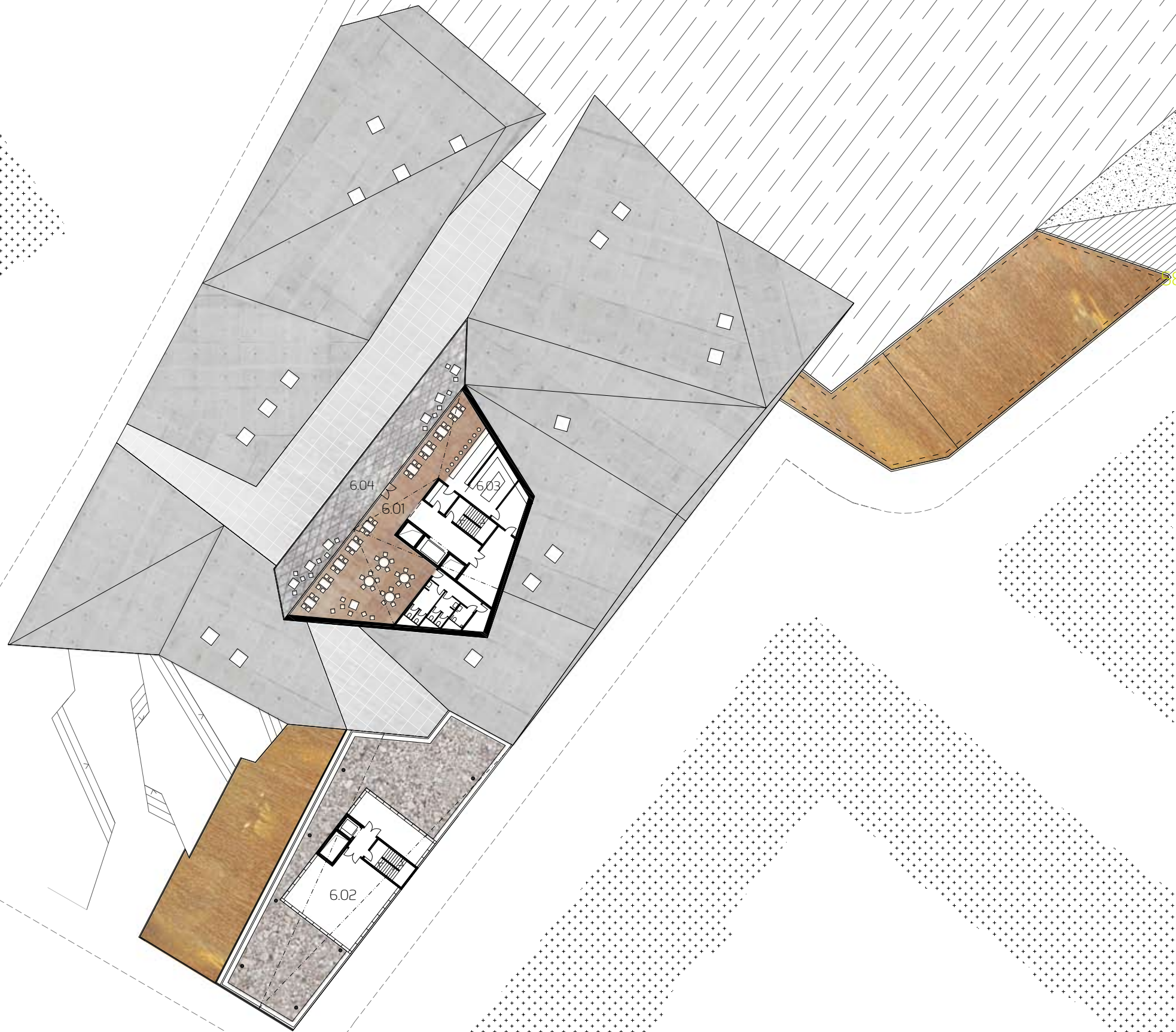


57 půdorys

6.NP / +18,2m / m 1/500

- 6.01 kavárna
- 6.02 vzduchotechnika
- 6.03 zázemí kavárny
- 6.04 terasa





0 5 10 20m

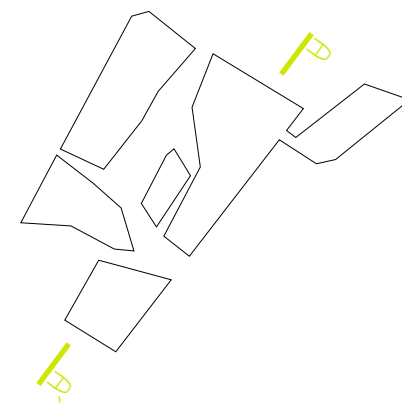


59 řez

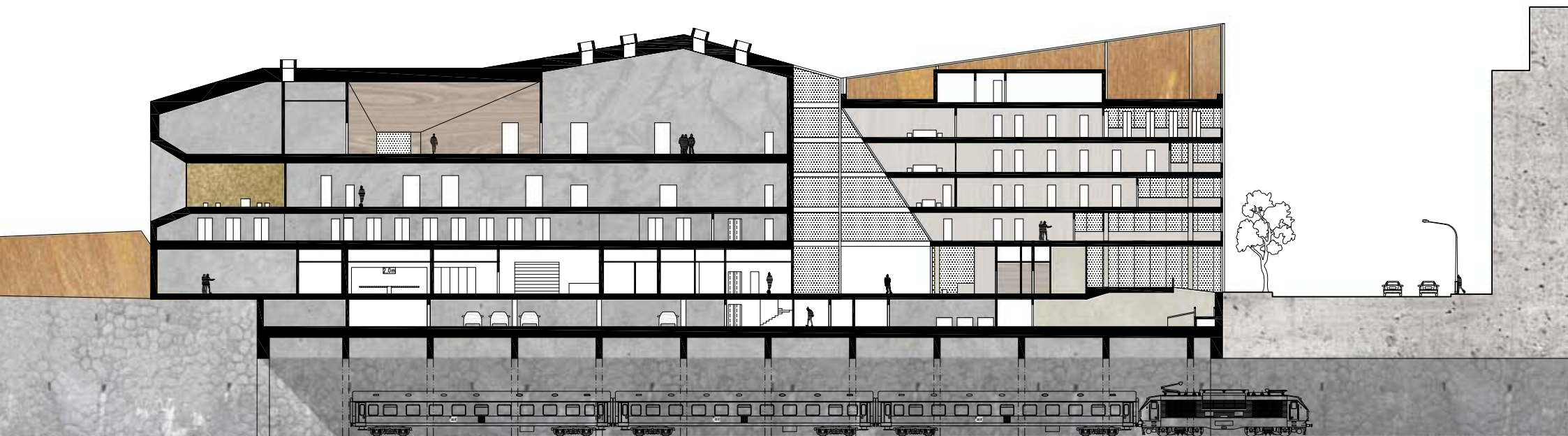
řezy / m 1/500





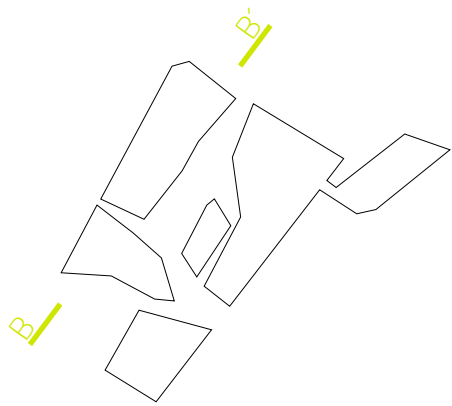


60

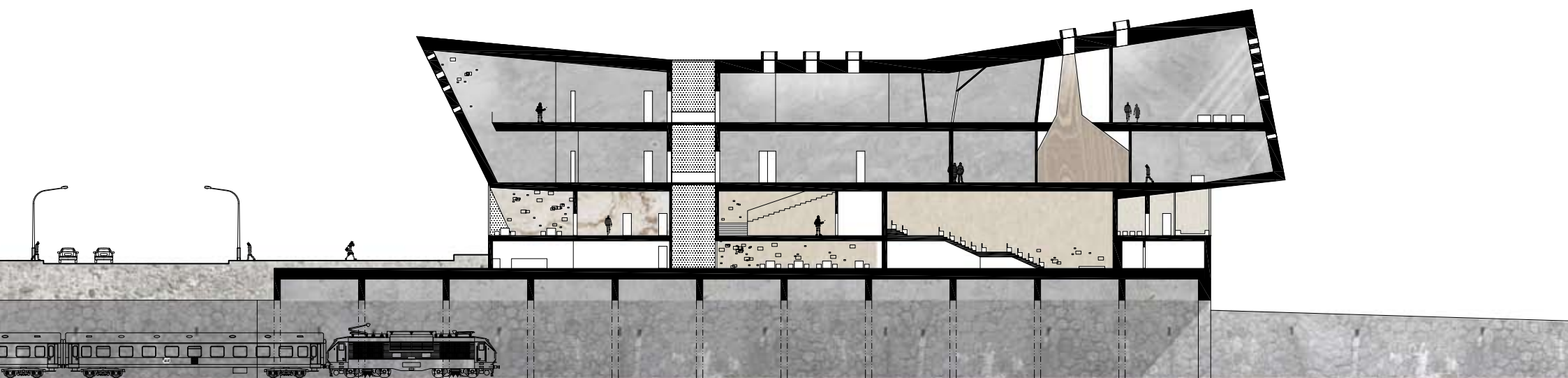


řez A - A' / m 1/500  
0 5 10 20m



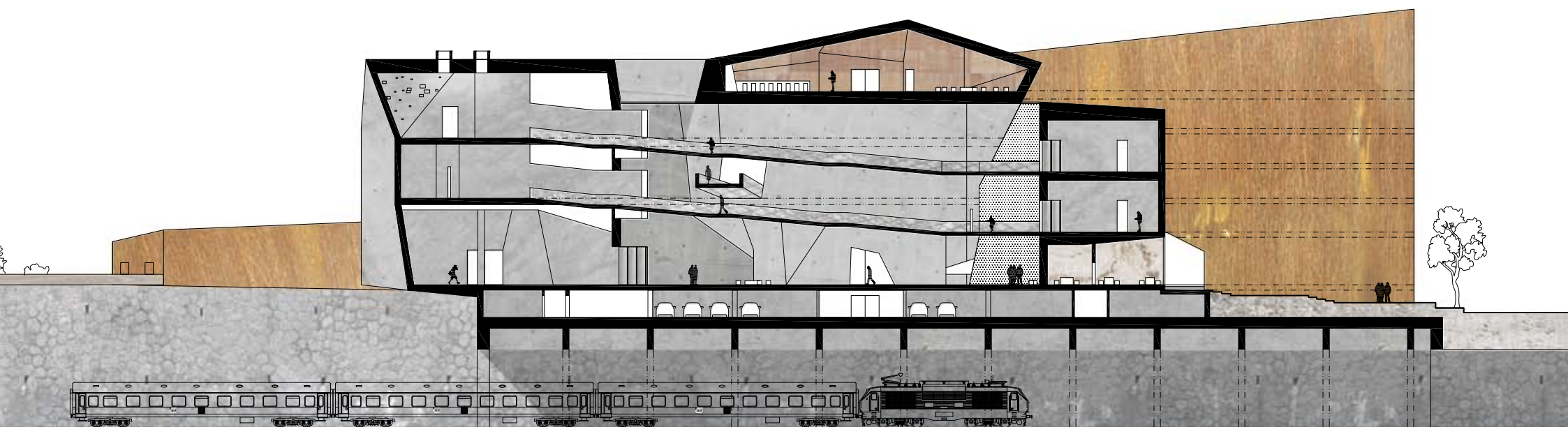
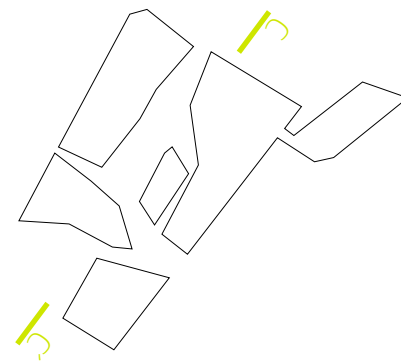


61 řez



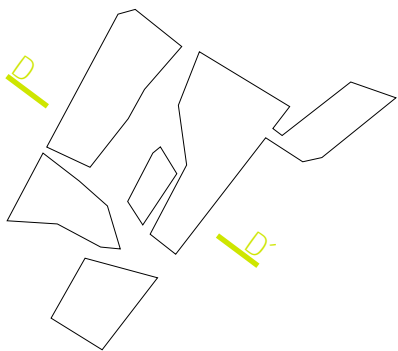
řez B - B' / m 1/500



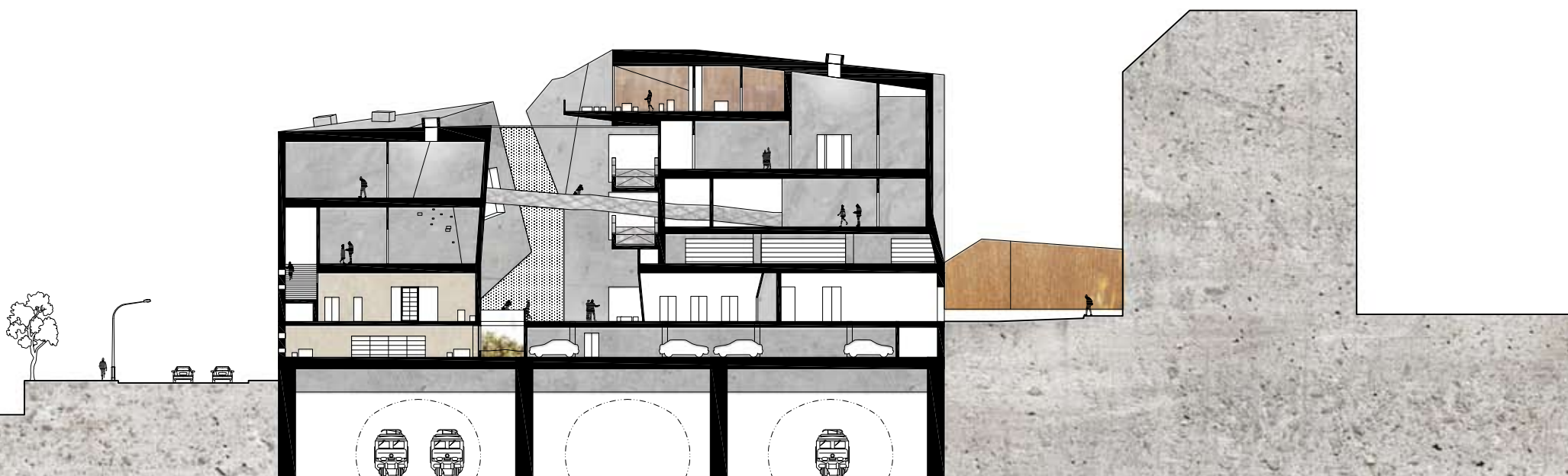


řez C - C' / m 1/500  
0 5 10 20m



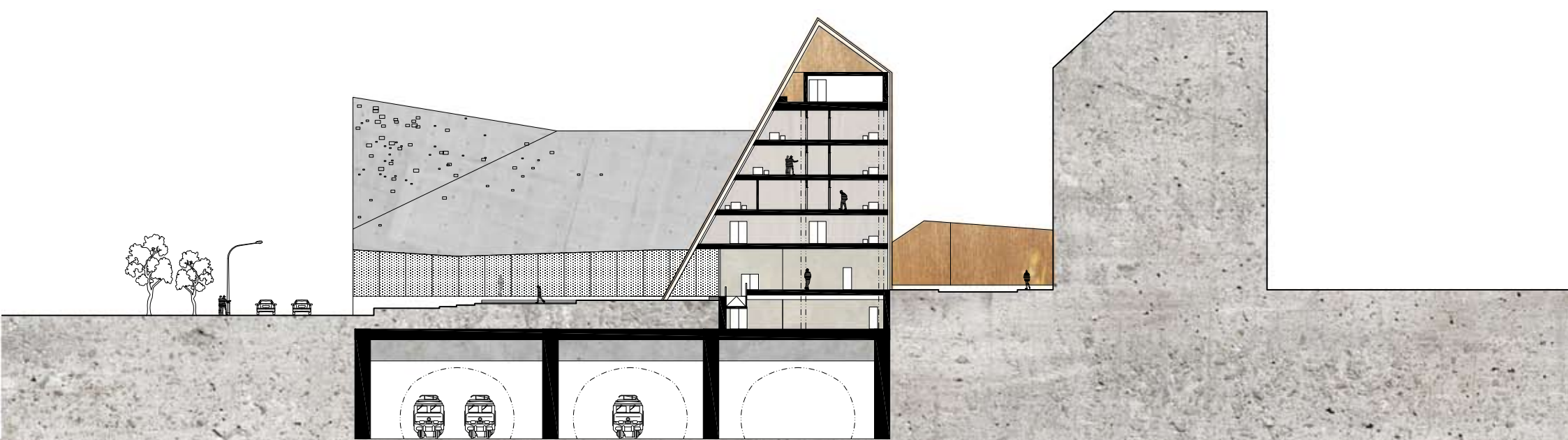
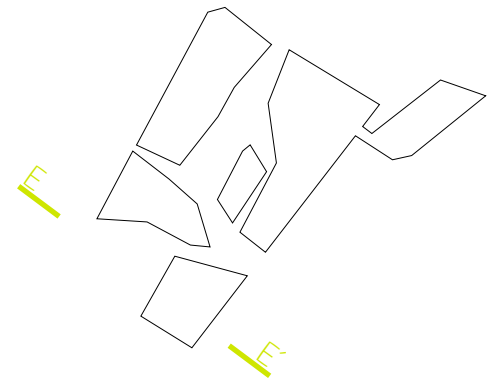


63 řez



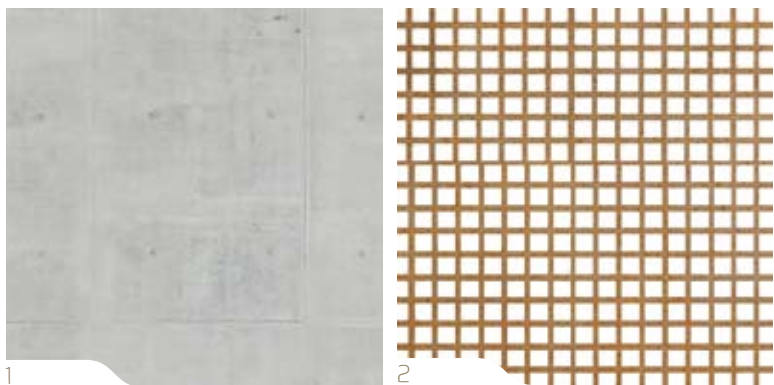
řez D - D' / m 1/500





řez E - E' / m 1/500  
0 5 10 20m

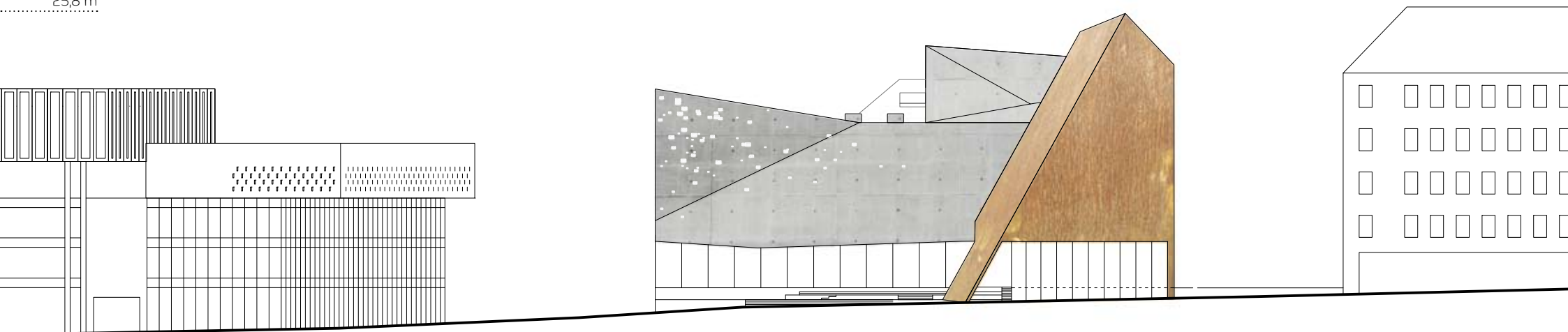
1\_pohledový beton\_kontaktní plášť  
2\_cor-ten ve formě pororoštu (150x150mm)



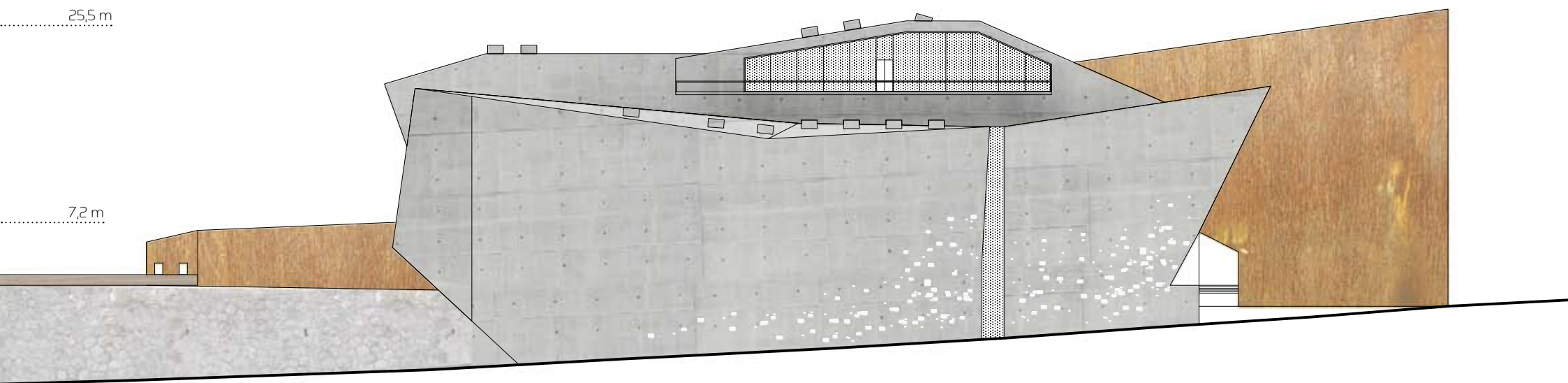
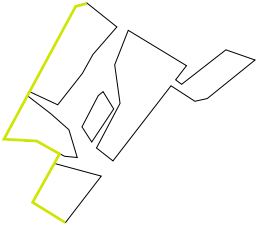
65

pohledy / m 1/500

25,8 m



pohled jižní / m 1/500

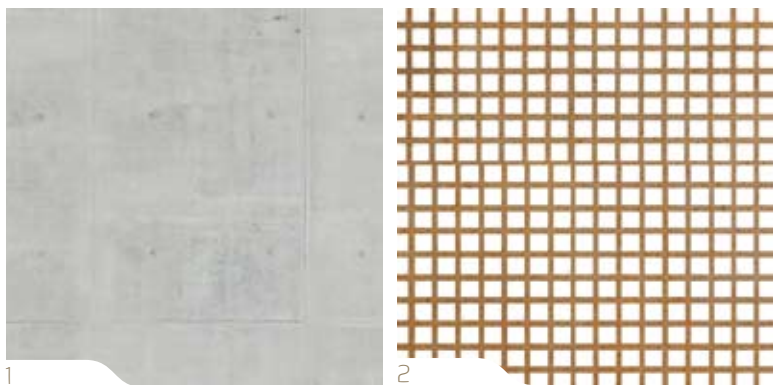


pohled západní / m 1/500

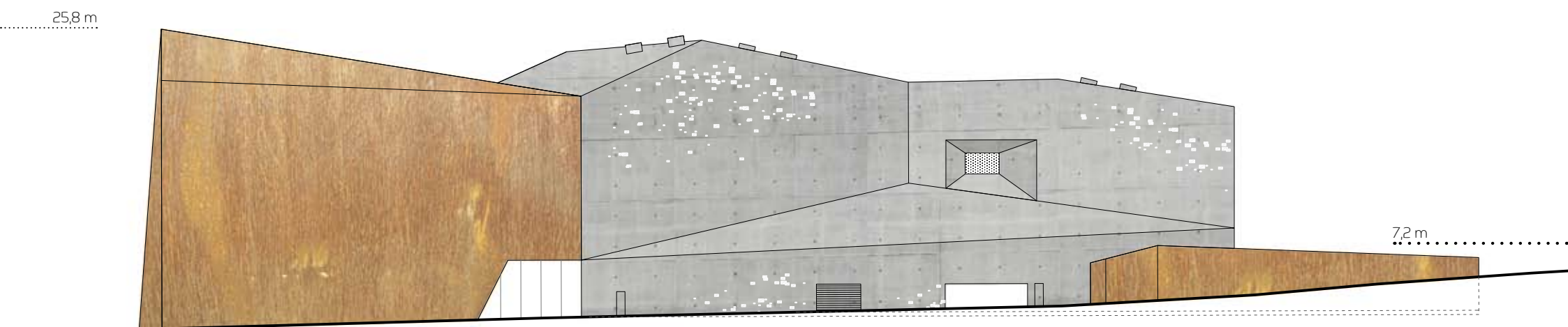
0 5 10 20m



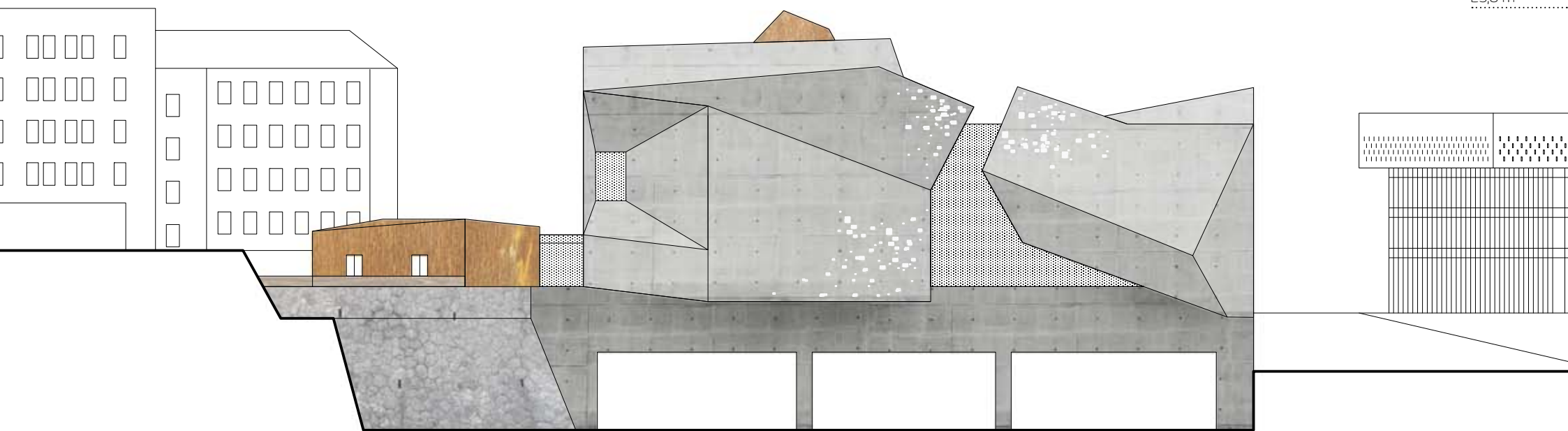
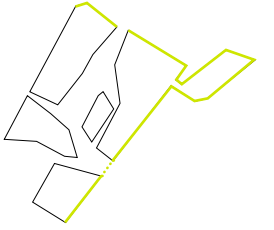
1\_pohledový beton\_kontaktní plášť  
2\_cor-ten ve formě pororoštu (150x150mm)



67



pohled východní / m 1/500



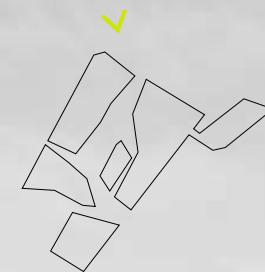
pohled severní / m 1/500

0 5 10 20m









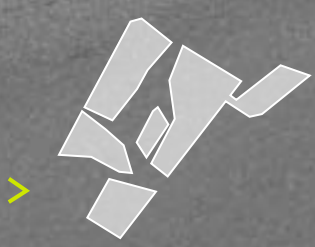
kolejiště Hlavního nádraží 70





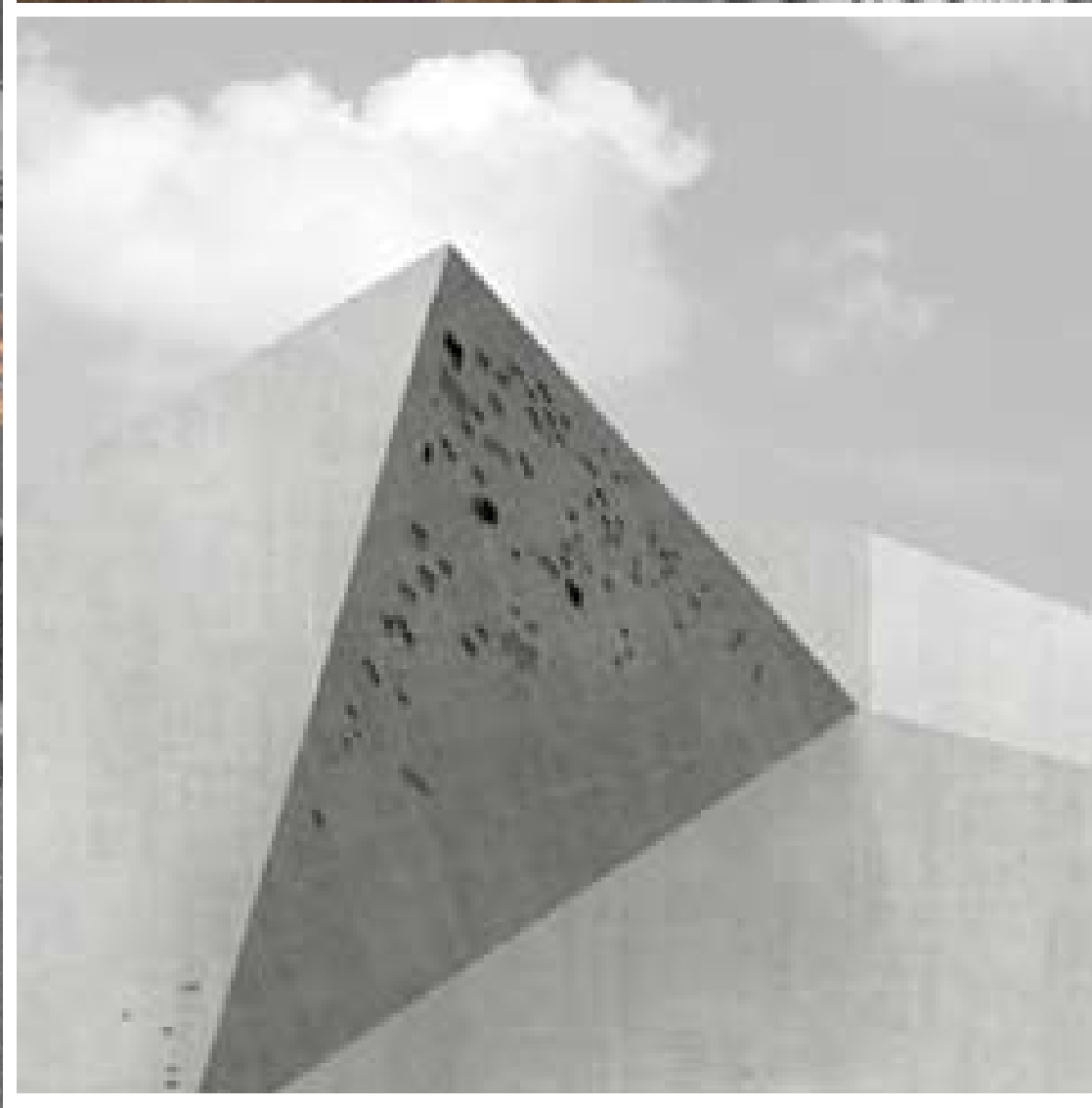


71

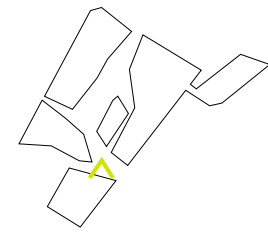




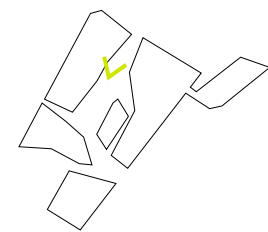
nástupní předprostor muzea 72





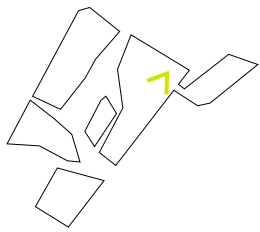


vstup do muzea



vnitřní atrium



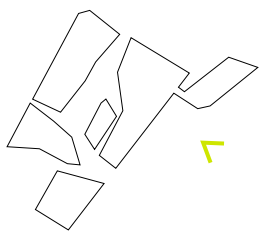


odpočinková místnost s výhledem na Hlavní nádraží

74



pohled z Vinohrad z Mánesovy ulice





KLODOW  
ESTM

23-02-2012

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Ondřej Bechyně  
datum narození: 23.07.1987  
akademický rok / semestr: 2011/2012 / letní semestr  
ústav: 15127 Ústav navrhování I.  
vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Zdeněk Rothbauer

zadání DP, prohlášení autora

téma diplomové práce: Archeologické muzeum

viz přihláška na DP

### zadání diplomové práce:

- 1/popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení
- 2/popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování
- 3/seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Lokalita: přemostění kolejíště, Vinohradská, Praha 2

V současnosti je kulturní archeologické bohatství částečně vystavováno a převážně archivováno v Muzeu hlavního města Prahy. Tvoří již plně dvě třetiny sbírkových fondů muzea. Zejména od 70. a ještě více od 90. let 20. století dochází k nepřetržitému rozvoji muzejní archeologické sbírky.

Návrh archeologického muzea reaguje na nedostatek výstavních ploch archeologických sbírek mnohdy celostátního významu.

Diplomní projekt navazuje na analýzy, které byly provedeny v zimním semestru. Analytická část zahrnovala prověřování lokality, jejího možného funkčního využití, specifického konstrukčního řešení.

Výstupy:

půdorysy, řezy, pohledy M 1:200 (1:500)  
situace M 1: 1000, M 1:5000  
vizualizace

Model

2x portfolio A3  
4x výkresy / plachty A1

Datum a podpis studenta 23.02.2012

Datum a podpis vedoucího DP 23.02.2012

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

---

---

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE  
FAKULTA ARCHITEKTURY

---

---

**AUTOR, DIPLOMANT:** Ondřej Bechyně  
AR 2011/2012, LS

**NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:**  
(ČJ) Archeologické muzeum

(AJ) Museum of archeology

**JAZYK PRÁCE:** český

<b>Vedoucí práce:</b>	doc. Ing. arch. Zdeněk Rothbauer	<b>Ústav:</b>
<b>Oponent práce:</b>	Ing. arch. Jakub Koňata	15127 Ústav navrhování I.
<b>Klíčová slova</b> (česká):	muzeum, archeologie, kolejiště, Hlavní nádraží	
<b>Anotace</b> (česká):	Cílem diplomové práce je návrh nového Archeologického muzea hlavního města Prahy. Navržená budova přemostuje zhlaví kolejiště Hlavního nádraží. Vytváří spojnici mezi odtrženými Vinohrady a historickým centrem. Věřím, že zvolená kulturní funkce muzea archeologie plně odpovídá významu dané lokality a přispívá ke zlepšení jejího současného stavu.	
<b>Anotace</b> (anglická):	The aim of the diploma project is to design the new Museum of archeology of Prague. The building creates a bridge above the network of the main railway station of Prague and it connects the city district "Vinohrady" to the historic centre. I believe that, proposing a cultural function like a museum, is fully corresponding with the sense of the location and it improves the conditions of this area.	

### 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](http://www.FA.studium/ke-stazeni))*

V Praze dne 6. ledna 2012

podpis autora-diplomanta



#### PODĚKOVÁNÍ

Děkuji za vstřícný přístup těm, s jejichž pomocí bylo možné diplomní projekt sestavit. Zvláštní poděkování patří Zdeňku Rothbauerovi a Lukáši Soukupovi za inspirativní vedení a podporu projektu.

Děkuji